

# ÅRS REDOVISNING 2024

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut



# Innehåll

GD har ordet.....	5
1. Om VTI.....	6
2. VTI:s uppdrag.....	6
3. Årsredovisningens disposition.....	7
<b>RESULTATREDOVISNING</b>	
4. Samhällsmotiverad tillämpad forskning.....	8
4.1 VTI Mobile Research Platform invigd.....	8
4.2 Avslutade uppdragsprojekt.....	8
4.3 Spridning av kunskap och resultat.....	9
4.4 Forsknings- och utvecklingsbeställare.....	11
4.5 Remissvar.....	12
5. Tvärvetenskapliga forskningsmiljöer.....	13
5.1 Centrumbildningar och program.....	13
5.2 Aktiviteter under året.....	14
6. Samverkan med universitet och högskolor.....	16
6.1 Forskningsprojekt.....	16
6.2 Forskarstuderande.....	17
6.3 Examensarbeten.....	17
7. Internationellt samarbete.....	18
7.1 EU:s ramprogram.....	18
7.2 Europeiskt institutssamarbete.....	19
7.3 Övrigt internationellt samarbete och engagemang.....	20
8. Kompetensförsörjning.....	22
8.1 Rekrytering.....	22
8.2 Kompetensutveckling.....	23
8.3 Jämställdhet och lika villkor.....	23
8.4 Ett hållbart arbetsliv.....	24
8.5 Medarbetarundersökning.....	25
9. Användning av VTI:s anslag.....	26
10. Avgiftsbelagd och konkurrensutsatt verksamhet.....	28
11. Total finansiering och verksamhetsutfall.....	30
12. Resultatindikatorer.....	32
12.1 VTI är ett framstående FoU-institut.....	32
12.2 VTI har nöjda uppdragsgivare och kunder.....	33
12.3 VTI är en attraktiv arbetsplats.....	33
12.4 VTI har en långsiktigt god ekonomisk balans.....	34

## FINANSIELL REDOVISNING

13.	Resultaträkning .....	35
14.	Balansräkning .....	36
14.1	Tillgångar .....	36
14.2	Kapital och skulder .....	37
15.	Anslagsredovisning .....	38
16.	Tilläggsupplysningar och noter .....	39
16.1	Redovisnings- och värderingsprinciper .....	39
16.2	Skattepliktiga ersättningar och andra förmåner till VTI:s styrelse och ledande befattningshavare utsedda av regeringen .....	41
16.3	Redovisning av sjukfrånvaro .....	41
16.4	Noter .....	42
17.	Sammanställning av väsentliga uppgifter .....	49
	Årsredovisningens undertecknande .....	51

Utgiven av VTI, 2025  
Diarienummer: 2025/0028-4.2  
Foto: VTI

# GD har ordet



När vi blickar tillbaka på 2024 kan vi konstatera att VTI återigen har haft ett år fyllt av betydande framsteg inom viktiga områden och banbrytande forskning. Året har medfört utvecklad strategisk samverkan, ökat fokus på samhällsnyttiga innovationer och viktiga forskningsresultat som bidragit till att forma framtidens transportlösningar.

Vi har publicerat drygt 60 VTI-publikationer och över 100 vetenskapliga artiklar. Vi har invigt en ny rullande forskningsplattform som ytterligare ökar vår förmåga att bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem och vi har representerat svensk transportforskning på ett antal internationella konferenser där Transport Research Arena (TRA) i Dublin var den största. Vårt eget Transportforum genomfördes för 40:e gången i början av året och fick mycket höga betyg av deltagarna.

Året har präglats av de två stora samhällsutmaningarna kopplade till transportområdet: klimatkrisen och det försämrade geopolitiska läget. Transportsystemets resiliens och robusthet är därför ett område där behovet av ny kunskap och bättre beslutsunderlag är mycket stort och dessutom snabbt växande. En viktig aspekt är hur transporternas elektrifiering, digitalisering och automatisering kan kombineras med, och i bästa fall bidra till, ökad robusthet, resiliens och säkerhet.

Min bild är att vi på ett mycket bra sätt har svarat upp mot det behov av fördjupad kunskap som de skärpta samhällsutmaningarna medför. Vår breda och djupa kompetens, i kombination med en god lyhörddhet och proaktivitet, har gjort att vi på relativt kort tid har kunnat forma ansökningar och projekt som adresserar de problemområden som skyndsamt behöver hanteras. Det är fullt förståeligt att vi som människor ibland tyngs av de problem som kännetecknar samhällsutvecklingen just nu. Men det är samtidigt positivt att vi på VTI kan ge viktiga bidrag, att vår verksamhet behövs och gör skillnad. Detta är särskilt tydligt då våra forskare får möjlighet att presentera sin verksamhet för transportsektorns aktörer. Resultaten som tas fram är relevanta och efterfrågade och det engagemang och den stolthet som kännetecknar VTI:s medarbetare gör resultatspridningen ännu effektivare.

Allt det här är förstås bara möjligt genom att vi idag är en välrenommerad forskningsorganisation med en både djup och bred kompetens inom transportforskningsområdet och med effektiva och rätt utformade gemensamma funktioner. Vår verksamhet bärs i sin helhet av oss medarbetare. Det är därför mycket glädjande att VTI får höga betyg i våra medarbetarundersökningar under året och att vi kan växa och välkomna nya medarbetare till VTI.

VTI har mycket på gång inför 2025. Kontraktsläget är bra och vi har kunnat lägga en stark budget och en verksamhetsplan med tydliga framåtriktade satsningar inom hela vår organisation. Basen för vår verksamhet, det vill säga att bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning, tillhandahålla tvärvetenskapliga forskningsmiljöer och samverka med universitet och högskolor, är fortsatt stark och tog ytterligare steg framåt under året. Det är också glädjande att kunna konstatera att fler och fler, både inom och utanför sektorn, inser vikten av att vi kan fortsätta utveckla den starka tillämpade sektorsforskningen inom transportområdet för att kunna möta de stora samhällsutmaningar vi står inför.

*Tomas Svensson*  
*Generaldirektör*

# 1. Om VTI

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Verksamheten omfattar samtliga trafik- och transportslag samt områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. I verksamheten finns tekniskt avancerad forskningsutrustning av olika slag och körsimulatorer i världsklass. Det finns även ett laboratorium för vägmateriell och ett krocksäkerhetslaboratorium.

Vi har en bred kompetensprofil och genomför tillämpad forskning och utveckling, utredningar, mätning samt provning i en tvärvetenskaplig organisation. Vår kunskap och våra resultat ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och får i många fall direkta tillämpningar i såväl nationell som internationell transportpolitik.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs för informationsförsörjning och informationsspridning för alla trafikslag inom transportforskningsområdet.

Vårt kvalitets- och miljöledningssystem är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive ISO 14001. Vissa provningsmetoder inom vägmateriell, krocksäkerhet och fordonsprovning är dessutom ackrediterade enligt ISO 17025.

Vi är omkring 250 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg och Lund.

## 2. VTI:s uppdrag

VTI:s huvuduppgift är, enligt regeringens instruktion (SFS 2007:964), att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. VTI ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras.

Det innebär att VTI ska bidra till utvecklingen av en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, vilket är det övergripande transportpolitiska målet.

I våra uppgifter ingår att:

- bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning
- tillhandahålla tvärvetenskapliga forskningsmiljöer
- samverka med universitet och högskolor som bedriver näraliggande forskning och utbildning.

Vi får även medverka i internationellt samarbete inom ramen för vårt uppdrag.

Då VTI är en uppdragsmyndighet realiserar vi vårt uppdrag och våra uppgifter i hög grad i samverkan med transportsektorns aktörer och deras efterfrågan på forskning och utveckling kopplat till de transportpolitiska målen.

# 3. Årsredovisningens disposition

Årsredovisningen delas in i en resultatredovisning och en finansiell redovisning.

Resultatredovisningen indelas efter VTI:s uppgifter i instruktionen:

- bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning
- tillhandahålla tvärvetenskapliga forskningsmiljöer
- samverka med universitet och högskolor
- medverka i internationellt samarbete.

För varje uppgift redovisas verksamhetens resultat och utveckling i förhållande till de uppgifter, mål och krav som anges i VTI:s instruktion, regleringsbrev eller annat beslut.

VTI har en verksamhetsgren: forskning och utveckling. Då VTI:s ekonomisystem är uppbyggt utifrån verksamhetsgrenen, inte utifrån uppgifterna i instruktionen, är det inte möjligt att fördela verksamhetens totala intäkter och kostnader enligt den indelning som görs i resultatredovisningen. Vidare redovisar vi inga styckkostnader i resultatredovisningen då VTI inte har något ärendeslag där vi handlägger ett stort antal ärenden.

I avsnittet om kompetensförsörjning redovisas de åtgärder som VTI vidtagit i syfte att säkerställa kompetens för att kunna fullgöra våra uppgifter, mål och krav.

Resultatredovisningen avslutas med en redogörelse för användningen av VTI:s anslag och en ekonomisk redovisning. Detta följs av en sammanställning av resultatindikatorer.

Därefter följer den finansiella redovisningen vilken innehåller resultat- och balansräkning, anslagsredovisning samt tilläggsupplysningar och noter. Redovisningen avslutas med en sammanställning av väsentliga uppgifter.

## 4. Samhällsmotiverad tillämpad forskning

Enligt regeringens instruktion har VTI till uppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. VTI ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet konkretiseras i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa) vilka i sin tur preciseras ytterligare.

VTI:s uppdrag är att ta fram ny kunskap i form av resultat och utvecklade metoder. VTI:s verksamhet och resultat ska därför i första hand mätas och värderas utifrån det grundläggande uppdraget. VTI utvecklar och förvaltar en samlad kunskapsbas för transportsektorn som sedan används och tillämpas av aktörer inom offentlig och privat sektor vid utveckling av infrastruktur, trafik och transporter. Resultat som lämnar VTI har arbetats fram i projekt som är beställda av uppdragsgivare, främst för att resultaten ska kunna omsättas i produkter, processer, åtgärder eller tjänster som kan bidra till uppfyllande av de transportpolitiska målen. Resultaten av VTI:s verksamhet tas därför omhand av olika aktörer i samhället och får därefter inverkan på de transportpolitiska målen och effekt hos individer, i samhället och/eller naturen. Graden av inverkan och effekt bestäms därför av hur resultaten används.

### 4.1 VTI Mobile Research Platform invigd

I september invigdes VTI:s nya forskningsplattform VTI Mobile Research Platform (MRP) av infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. MRP är en av världens mest avancerade mätbilar och kommer bland annat möjliggöra säkrare trafik och mer hållbara vägar i framtiden. Utöver den fasta utrustningen kan mätbilen också utrustas med allehanda givare för att mäta till exempel ljud, temperatur, hastighet och luftföroreningar. Kameror kan användas för att mäta och beskriva omgivningen runt vägen i 3D-modeller, så kallade digitala tvillingar. All information och rådata från mätningar sparas i bilens datorer för att bearbetas på VTI. Vid sidan av VTI:s arbete kommer det även vara möjligt för andra organisationer att nyttja utrustningen.

Ett av de första projekten innebär att bygga upp en detaljerad 3D-modell av en stad avsedd för simulering, stads- och underhållsplanering (Visual Sweden City Platform).

Med den nya forskningsplattformen säkrar VTI att vägtransportsystemet underhålls och utvecklas utifrån bästa möjliga kunskapsunderlag. Mätbilen är en förutsättning för att den stora satsning på vägunderhåll som regeringen har aviserat ska ge bästa möjliga effekt.

### 4.2 Avslutade uppdragsprojekt

Ett prestations- och resultatmått som VTI redovisar är omfattningen och inriktningen av avslutade uppdragsprojekt. Med avslutade avses här avslutade i VTI:s redovisningssystem. Projekten har i många fall en löptid över flera verksamhetsår vilket innebär att antalet avslutade projekt kan variera från år till år. Även intäkten är ackumulerad sedan flera år tillbaka.

Diagram 1 visar att 226 uppdragsprojekt har avslutats 2024 jämfört med 184 stycken 2023 respektive 197 stycken 2022. Vidare visar diagrammet de avslutade uppdragsprojektens totala intäkter under deras löptid, 197 miljoner kr 2024, 199 miljoner kr 2023 respektive 159 miljoner kr 2022, samt projektens inriktning mot transportpolitikens mål: funktionsmål (tillgänglighet) samt hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).



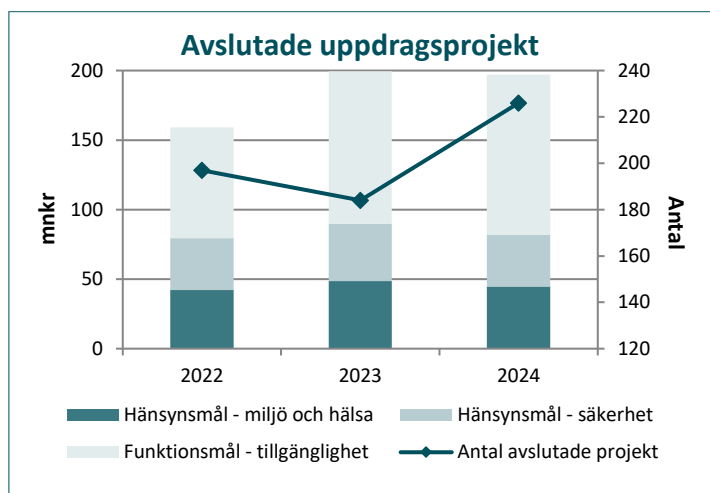


Diagram 1. Avslutade uppdragsprojekt, anges i mnkr och antal.

Ett avslutat uppdragsprojekt som knyter an till transportpolitikens mål handlar om trafikföring på mötesfria landsvägar och motortrafikleder (VTI rapport 1213). Trafikverket är uppdragsgivare. Mötesfria vägar med växelvisa omkörningsfält har visat sig vara ett bra utformningsalternativ för att minimera risken för frontalkollisioner. Dock förekommer andra säkerhetsrisker i samband med sammanvävning till ett körfält i slutet av omkörningssträckor. Då omkörningsbeteendet på 2+1-vägar inte tidigare studerats i någon större utsträckning, var syftet med studien att samla in och analysera mätdata för körförlopp på 2+1-vägar för att bidra till att öka förståelsen kring förarbeteendet på dessa vägar. Mätdata har också använts för att kalibrera och vidareutveckla en simuleringsmodell anpassad för trafikföringen på 2+1-vägar.

Ett annat avslutat uppdragsprojekt som knyter an till transportpolitikens mål handlar om hantverkares och omvårdnadspersonals resor i tjänsten med fokus på arbetsmiljö, säkerhet och jämställdhet (VTI rapport 1210). Afa Försäkring är uppdragsgivare. Syftet med studien var att öka kunskapen om arbetsmiljö, hälsa och trafiksäkerhet för hantverkare och personal inom omsorgen i samband med resor till och från uppdrag inom tjänsten. I studien har den dagliga verksamheten kartlagts dels med objektiva mätningar av körsträckor, tid på dygnet, hastigheter etcetera, dels utifrån subjektiva upplevelser via enkäter och djupintervjuer. Resultaten visar bland annat på att hantverkare reste längre men hade färre resor per dag och överskred hastighetsgränserna oftare jämfört med omsorgspersonalen. Omsorgspersonalen hade högre subjektiv sömnhet och stress vid uppvaknandet än hantverkarna. Av hantverkarnas bilar var det drygt 60 procent som hade förutsättningar för säker förankring. De cyklar som användes i omsorgen hade brister avseende reflexer, bromsar etcetera. Endast 30 procent av de som cyklade instämde i att de ganska eller mycket ofta använder hjälm. Med studien som utgångspunkt kan preventiva åtgärder för ökad trafiksäkerhet, hälsa, arbetsmiljö och jämställdhet identifieras.

### 4.3 Spridning av kunskap och resultat

#### VTI:s publikationsserier och vetenskaplig publicering

Att publicera i olika typer av publikationer ger en bra spridning av resultat och ökar möjligheten för ny forskning att nå ut till olika aktörer inom transportsektorn. Resultat från VTI:s forskning publiceras ofta i någon av VTI:s publikationsserier: VTI rapport, VTI resultat och VTI PM, eller i vetenskapliga tidskrifter.

VTI redovisar alla forskningsresultat i [Digitala Vetenskapliga Arkivet \(DiVA\)](#). VTI:s egna publikationsserier, som är granskade enligt VTI:s process för kvalitetssäkring, finns öppet

tillgängliga i DiVA, liksom andra publikationer som tidskriftsartiklar, böcker, avhandlingar och konferensbidrag.

I VTI:s publikationsserier publicerades 62 publikationer under 2024 vilket kan jämföras med 68 publikationer 2023 och 74 publikationer 2022. Utöver dessa publicerades 125 artiklar, bokkapitel med mera i DiVA under 2024 vilket kan jämföras med 111 under 2023 och 113 under 2022.

Av VTI:s cirka 10 500 publikationer i DiVA är 74 procent fritt tillgängliga, en av de högsta siffrorna bland DiVA:s 50 medlemmar.

Under året uppgick antal nedladdningar av VTI-publikationer från DiVA till cirka 250 000. Detta är en liten minskning jämfört med 2023 då antalet nedladdningar var cirka 265 000 men nivån är avsevärt högre än 2022 då antalet nedladdningar var cirka 129 000. Den främsta orsaken torde vara att VTI lägger in fler öppet tillgängliga tidskriftsartiklar än tidigare i DiVA. Från DiVA sprids dessutom resultaten vidare till en rad andra öppet tillgängliga källor.

Publicerade resultat från VTI:s forskning läggs även in i [Transportbibliotekets katalog](#), Sveriges största samling av publikationer inom transportforskningsområdet. Ett urval av de publicerade resultaten förs över till den internationella bibliografiska databasen Transport Research International Documentation (TRID), som är ett samarbete mellan Transportation Research Board (TRB) och The Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum (OECD/ITF).

I en egen publikation, ResultatÅterkoppling (RÅ), sammanställer VTI sedan 2023 samtliga abstracts för internationella vetenskapliga tidskriftsartiklar där VTI-forskare har medverkat under året. Publikationen visar både på djupet och bredden i VTI:s forskningsverksamhet och ger en god och aktuell vägledning för fördjupningar inom de forskningsområden som berörs. Inom VTI syftar RÅ till att öka intresset och kunskap bland VTI:s medarbetare för de resultat VTI-forskare har bidragit med. Utanför VTI syftar RÅ till att ge samarbetspartners, branschorganisationer och andra intressenter en överskådlig bild av VTI:s forskningsbredd och excellens. RÅ2024 finns att läsa och ladda ned via [DiVA:s webbplats](#).

### Konferenser

I januari 2024 arrangerade VTI för 40:e gången den årliga konferensen Transportforum i Linköping. En inledningssession vardera dagen angav tonen, den ena om framtid och visioner, den andra om EU:s klimat- och energistrategi Fit for 55-paketet. Transportforum är Nordens största konferens för transportsektorn och tar emot över 1 000 deltagare och 40 utställare. Konferensen vänder sig till offentliga och privata aktörer inom transport och infrastruktur i Sverige. I centrum för konferensen står kunskap, inspiration och nätverkande. Programmet spänner över två dagar med ett 90-tal sessioner med flera hundra presentationer och flera workshops. Regeringskansliet och transportmyndigheterna arrangerar ett gemensamt myndighetstorg. Sammanfattningar från de antagna konferensbidragen sammanställs och publiceras i fulltext på [Transportforums webbplats](#). Efter den avslutade konferensen 2024 uppgav hela 95 procent av de som svarade på utvärderingsenkäten att de kan rekommendera Transportforum till andra.

Utöver Transportforum har VTI under året presenterat transportforskning på ett antal nationella och internationella konferenser, bland annat Transport Research Arena (TRA) i Dublin med över 4 000 representanter från olika delar av transportsektorn i Europa. Konferensen fokuserade på fyra teman: Säkra och inkluderande transporter, Hållbar mobilitet, Resilienta system och Digital samverkan. VTI var väl representerat i såväl sessioner, posterpresentationer och möten i EU-projekt, våra medlemsorganisationer och andra sammankomster som arrangerades i samband med konferensen. VTI deltog även med en monter som blev en samlingspunkt för att träffa både befintliga och potentiella samarbetspartners.

## Media

En rapport om elsparkcyklar och olyckor med barn blev årets mest omskrivna VTI-nyhet i media (VTI resultat 2024:5). Totalt sett omnämndes VTI i 600 nyhetsartiklar och inslag under året. Vid sidan av egna VTI-nyheter intervjuas VTI-medarbetare också ofta som experter i andra sammanhang. Allra störst spridning fick nyheten om en engelsk studie om olycksrisken med elbilar som forskningsledare Anna Vadeby kommenterade. I internationella medier omnämndes VTI i 169 artiklar och inslag under året.

## 4.4 Forsknings- och utvecklingsbeställare

Ett prestationsmått som VTI använder är omfattningen av uppdragsprojekt (uppdragsintäkter FoU) och hur dessa fördelas mellan de större nationella forsknings- och utvecklingsbeställarna och övriga uppdragsgivare.

Tabell 1 visar att totala uppdragsintäkter, cirka 214 miljoner kr, inom forskning och utveckling (FoU) är högre 2024 jämfört med cirka 198 miljoner kr 2023. Motsvarande siffra var cirka 193 miljoner kr 2022. Ett stabilt kontraktsläge under flera år har lett till att antalet anställda inom FoU-verksamheten har ökat och lett till en högre omsättning. Två av de största forskningsbeställarna, Trafikverket och Vinnova, svarar tillsammans för 42 procent av uppdragsintäkterna inom FoU 2024, vilket är något lägre än 2023 då siffran var 44 procent. År 2022 var motsvarande siffra 43 procent. Att andelen minskar beror främst på att intäkterna från övriga statliga och privata aktörer har ökat. Inom dessa kategorier har främst KTH och Lunds universitet ökat, vilket beror på ökad aktivitet inom två stora samarbeten, Mistra SAMS (Sustainable Accessibility and Mobility Services) och Kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2). Avseende privata uppdragsgivare har VTI bland annat fått ett projekt avseende alkohol och trötthet i samband med bilkörning där företaget Smart Eye AB är uppdragsgivare. Det har även varit högre upparbetning i forskningsprogrammet Mistra Inframaint, ett samarbete där RISE är koordinator.

Tabell 1. Uppdragsintäkter inom forskning och utveckling, anges i tkr och procent.

Uppdragsintäkter inom FoU (tkr och %)	2022		2023		2024	
	tkr	%	tkr	%	tkr	%
Trafikverket	73 450	38	71 676	36	76 205	36
Vinnova	9 825	5	14 806	7	13 374	6
Övriga statliga	53 929	28	50 214	25	56 590	26
EU	11 764	6	12 628	6	15 169	7
Privata	37 470	19	41 275	21	46 147	22
Övriga	6 925	4	7 018	4	6 666	3
<b>Summa</b>	<b>193 363</b>	<b>100</b>	<b>197 617</b>	<b>100</b>	<b>214 151</b>	<b>100</b>

VTI strävar efter att bredda kretsen av FoU-beställare och väljer därför även att redovisa antal FoU-beställare med årlig uppdragsvolym över 1 miljon kr för att följa upp utvecklingen av beställarkretsens bredd. Antalet FoU-beställare 2024 är 18 stycken vilket är lägre än 2023 och 2022 då antalet var 21 respektive 20.

## 4.5 Remissvar

VTI har under 2024 besvarat 29 remisser jämfört med 28 stycken 2023 respektive 30 stycken 2022. Bland remissvaren kan nämnas yttrande över ”PM Automatiserad körning”, ”Ny myndighetsstruktur för finansiering av forskning och innovation” (SOU 2023:59) och ”Statlig forskningsfinansiering – Underlagsrapporter” (SOU 2023:19) samt yttrande över promemorian ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt”. För en fullständig remissvarslista, se [VTI:s webbplats för remissvar](#).

## 5. Tvärvetenskapliga forskningsmiljöer

I enlighet med uppgiften i regeringens instruktion tillhandahåller VTI tematiskt uppbyggda, tvärvetenskapliga forskningsmiljöer som avspeglar olika funktioner och dimensioner av transportsystemet. Därigenom säkerställs att forskningsverksamheten har en inriktning av stor relevans för transportsektorns aktörer och att nyttiggörandet av forskningsresultat underlättas. VTI:s forskningsverksamhet är organiserad i tre avdelningar med tillhörande forskningsenheter:

<b>Samhälle, miljö och transporter (SAMT)</b>	<b>Trafik och trafikant (TRAF)</b>	<b>Infrastruktur (INFRA)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miljö</li> <li>• Mobilitet, aktörer och planering</li> <li>• Trafikanalys och logistik</li> <li>• Transportekonomi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafiksäkerhet och trafiksystem</li> <li>• Förare och fordon</li> <li>• Människan i transportsystemet</li> <li>• Fordonssystem och körsimulering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drift och underhåll</li> <li>• Väg- och banteknik</li> <li>• Krocksäkerhet</li> <li>• Mätteknik och verkstad</li> </ul>

VTI medverkar också i ett tjugotal tvärvetenskapliga och tematiskt inriktade nationella centrumbildningar, program och nätverk för forskning och innovation inom transportsektorn. Där samverkar VTI med universitet och högskolor, andra forskningsutförare, näringsliv och offentliga organisationer i genomförandet och nyttiggörandet av forskning och utveckling inom en mångfald områden av relevans för de transportpolitiska målen.

### 5.1 Centrumbildningar och program

- Arctic Centre of Energy (ACE) är ett kunskapscentrum med fokus på samhällets elektrifiering.
- Centrum för trafikforskning (CTR) bedriver forskning och utveckling inom analys och simulering av trafikprocesser.
- CLOSER är en samverkansplattform för forskning och innovation kring transporteffektiva och hållbara godstransporter.
- Cykelcentrum är ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling.
- Drive Sweden är ett strategiskt innovationsprogram för uppkopplade, delade och automatiserade transportlösningar.
- EAST Transport är ett samverkansinitiativ mellan VTI och Linköpings universitet, med bland annat en öppen forskningsplattform ”Ride the future” med självkörande elbussar i stadsmiljö.
- ECO2 Vehicle Design är ett fordonstekniskt forskningscentrum för resurseffektiva, hållbara fordon.
- F3 är ett innovationskluster för hållbara biodrivmedel.
- InfraSweden är ett strategiskt innovationsprogram för en smart, hållbar, resilient och konkurrenskraftig transportinfrastruktur.

- Innovair är ett strategiskt innovationsprogram för flygteknik.
- K2 är ett nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.
- Kapacitet i järnvägstrafiken (KAJT) är ett branschprogram med fokus på järnvägssystemets kapacitet, optimera nyttjande, effektivisera trafikflöden och tillhörande tjänster.
- Kompetenscentrum Vägteknik (KCV) syftar till att säkerställa en långsiktig kunskapsförsörjning inom vägteknik.
- Kunskapscentrum om buller utvecklar och vägleder om mät- och beräkningsmetoder för buller utomhus.
- Lighthouse är en samverkansplattform för sjöfartsforskning och innovation.
- Mistra InfraMaint är ett forskningsprogram med fokus på smart underhåll av infrastruktur.
- Mistra SAMS är ett forskningsprogram om hållbara tillgänglighets- och mobilitetstjänster.
- SAFER är ett kompetenscentrum för fordons- och trafiksäkerhet.
- ShiftSweden är ett strategiskt innovationsprogram för framtidens mobilitet och samhällsbyggande.
- Swedish Electromobility Centre (SEC) fokuserar på utveckling av elektromobilitetslösningar.
- Transport Research Environment with Novel Perspectives (TRENOP) är ett strategiskt forskningsområde (SFO) för policy- och teknikutveckling ur systemperspektiv för grönare, smartare och säkrare transporter.
- Triple F (Fossil Free Freight) är ett forsknings- och innovationsprogram för en fossiloberoende godstransportsektor.
- Viable Cities är ett strategiskt innovationsprogram för klimatneutrala och hållbara städer.
- Visual Sweden är en innovationsmiljö för visualisering och bildanalys.

## 5.2 Aktiviteter under året

VTI har under flera år ökat sin projektverksamhet i samverkan med strategiska aktörer i norra Sverige kopplat till den gröna omställningen. Under hösten 2024 blev VTI programpartner i Arctic Centre of Energy (ACE) med avsikten att tillsammans med övriga partners – Luleå tekniska universitet, Northvolt, Skellefteå Kraft och Skellefteå kommun – realisera en strategisk forskningsagenda kring elektromobilitet. ACE ligger på Campus Skellefteå. Under slutet av året påbörjade VTI strategiska rekryteringar med placering på campuset i syfte att ytterligare expandera våra nätverk och projektverksamhet.

Det strategiska samverkansavtalet mellan VTI och Linköpings universitet firade tioårsjubileum. Centralt för samverkan är plattformen Efficient and sustainable transport (EAST Transport) med fokus på tre gemensamma styrkeområden: hållbar mobilitet, framtidens godstransporter och framtidens fordonssystem. Den framgångsrika plattformen Ride-the-future – självkörande elektriska bussar som en demonstrationsarena, testbädd, för forskning och utveckling i Vallastaden och Campus Valla – har bedrivits inom ramen för samverkan sedan 2018. Förutom VTI och Linköpings universitet medverkar Akademiska hus, Linköpings kommun, RISE, Linköping Science Park, Transdev Sverige AB och Östgötatrafiken.

## Resultatredovisning

Under 2024 avslutades de sista tjugo forskningsprojekten finansierade via branschprogrammet Bana Väg För Framtiden (BVFF), föregångaren till kompetenscentrum Vägteknik (KCV). Vid årsskiftet 2022/2023 upphörde BVFF som under drygt tio år varit en mycket viktig bas för VTI:s vägtekniska forskning. KCV startade upp sin verksamhet under 2023 där ingående parter utgörs av VTI, KTH, Chalmers tekniska högskola, Lunds universitet och Luleå tekniska universitet. Centret finansieras av Trafikverket med 40 miljoner kr per år i tolv år.

I februari 2024 beslutade Vinnova, Energimyndigheten och forskningsrådet Formas att bevilja ett nytt tioårigt strategiskt innovationsprogram ShiftSweden som leds av IQ-samhällsbyggnad och VTI. Övriga partners utgörs av Trafikverket, Boverket, Region Stockholm, Region Västra Götaland och Region Skåne, RISE, IVL Svenska Miljöinstitutet och Volvos forskningsstiftelse VREF. Under 2024 har arbetet varit inriktat mot att bygga upp ett programkontor, utveckla och informera om programmet samt förbereda för större utlysningar som öppnas i början av 2025.

Forskningsprogrammet Mistra SAMS som KTH lett tillsammans med VTI avslutades i december 2024. Programtiden pågick mellan 2016 och 2024 med en finansiering från Stiftelsen för miljöstrategisk forskning (Mistra), om 85 miljoner kr. Programmet har utforskat hur utsläppen från transportsektorn kan minska genom digitala tillgänglighets- och mobilitets-tjänster, kombinerat med andra åtgärder. Living labs i semiurbana områden har utgjort en framträdande design. Resultaten från programmet tas vidare inom bland annat det nya strategiska innovationsprogrammet ShiftSweden och K2, som har en breddad inriktning från kollektivtrafik till kollektiv mobilitet från och med 2025.

Regeringen bekräftade möjligheten till fortsatt anslagsfinansiering av Cykelcentrum i regleringsbrevet för 2024. Under året arbetades en delvis ny inriktning fram för centrets verksamhet, med större fokus på forsknings- och innovationsinsatser.

## 6. Samverkan med universitet och högskolor

Att samverka med universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning är en del av VTI:s uppdrag enligt institutets instruktion.

Enligt instruktionen får VTI även anställa forskare som professorer som ett led i att bedriva och vidareutveckla forskning av högsta vetenskapliga kvalitet. Under året har 7 professorer varit verksamma. Professorerna finns inom områdena väg- och banteknik, människa-maskin-interaktion (HMI) inom transportsektorn, nationalekonomi med inriktning mot transporter, trafiksäkerhet med inriktning mot skadeprevention, samhällsvetenskap med inriktning mot transportpolicy och transportplanering, nationalekonomi med inriktning mot transportekonomi samt miljösystemanalys med inriktning mot transportsystem och klimatpåverkan.

Av VTI:s medarbetare inom forskning och utveckling har 115 medarbetare doktors- eller licentiatexamen. Motsvarande siffra för 2023 är 103 respektive 107 för 2022.

Tabell 2. Antal doktorer och licentiat, fördelat på kön.

Doktorer och licentiat (antal)	2022	2023	2024
Kvinnor	52	49	54
Män	55	54	61

Under året har en medarbetare antagits som docent inom industriell elektronik vid Lunds tekniska högskola. Av VTI:s doktorer är en så hög andel som 21 procent docenter, vilket visar på en hög kompetensnivå för den forskande delen av medarbetarna.

En gästforskare från Tyskland har varit verksam vid VTI under året, dessutom har VTI tagit emot en gästdoktorand från Italien.

Ett prestationsmått som VTI följer upp är antal uppdrag vid universitet och högskolor som VTI-medarbetare har i form av tjänst som professor, adjungerad professor eller docent. Nedan redovisas antal uppdrag för 2024 som uppgår till 27 stycken. Motsvarande siffra för 2023 var 24 uppdrag och för 2022 noteras 25 uppdrag.

Uppdragen för 2024 utgjordes av professor vid University of Iceland, adjungerad professor vid Linköpings universitet, adjungerad professor vid Chalmers tekniska högskola, adjungerad professor vid Lunds tekniska högskola, adjungerad professor vid KTH, docent vid Linköpings universitet (9 uppdrag), docent vid Chalmers tekniska högskola (5 uppdrag), docent vid KTH (3 uppdrag), docent vid Lunds tekniska högskola (3 uppdrag), docent vid Göteborgs universitet och docent vid Uppsala universitet.

VTI har idag en etablerad samverkan med flera universitet och högskolor. Förutom genom uppdragen ovan, även genom forskningsprojekt, forskarstuderande och examensarbeten.

### 6.1 Forskningsprojekt

Ett annat prestationsmått som följs upp för att beskriva omfattningen av forskningssamverkan är det sammanlagda värdet av forsknings- och utvecklingsprojekt som till någon del genomförs i samarbete med universitet och högskolor under verksamhetsåret. Sådana projekt kan ha genomförts inom ramen för nationella centrumbildningar, forskningsprogram eller i direkta



projektsamarbeten. Det framgår av Diagram 2 att måttet ökat 2024 och därmed ligger på en fortsatt hög nivå.

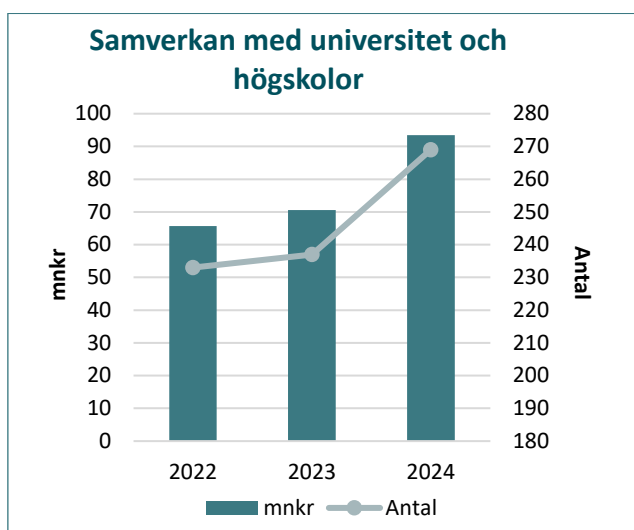


Diagram 2. Pågående projekt i samverkan med universitet och högskolor, anges i mnkr och antal.

## 6.2 Forskarstuderande

VTI:s forskarstuderande stärker VTI:s kunskapsbas och bidrar till transportsektorns långsiktiga kompetensförsörjning. Under året har 34 medarbetare varit registrerade som forskarstuderande, varav 6 har disputerat. Av dessa har 2 gått vidare utanför VTI. 2023 var 34 registrerade som forskarstuderande och 33 stycken år 2022. Forskarstudierna har under året fullföljts med stöd av ett upparbetat anslag om 8,5 miljoner kr i jämförelse med 6,6 miljoner kr 2023 och 9,2 miljoner kr 2022.

Tabell 3. Antal forskarstuderande, fördelat på kön.

Forskarstuderande (antal)	2022	2023	2024
Kvinnor	14	17	18
Män	19	17	16

## 6.3 Examensarbeten

VTI samarbetar med universitet och högskolor även via examensarbeten som utförs vid institutet. I år har examensarbeten genomförts i samarbete med Linköpings universitet och Chalmers tekniska högskola.

Examensarbeten är en viktig del för ökat intresse för transportrelaterade frågor och för VTI:s framtida kompetensförsörjning. Under 2024 har VTI tagit emot 13 examensarbetare jämfört med 12 under 2023 samt 20 under 2022.

Tabell 4. Antal examensarbetare, fördelat på kön.

Examensarbetare (antal)	2022	2023	2024
Kvinnor	13	6	3
Män	7	6	10

## 7. Internationellt samarbete

VTI får enligt instruktionen från regeringen medverka i internationellt samarbete på områden som hör till institutets uppgifter. VTI har därför en tydlig internationell anknytning genom att medverka i europeiska forskningsprogram och internationell forskningsverksamhet, vara engagerat i organisationer och nätverk, delta i vetenskapliga kommittéer, bilaterala samarbeten och internationellt standardiseringsarbete. Medverkan stärker VTI:s position som ett framstående forskningsinstitut med verksamhet av hög vetenskaplig kvalitet och samhällsrelevans samt bidrar till att projektresultat kan få spridning och implementeras. Transportsektorns utmaningar har i många fall en tydlig internationell dimension. Internationell samverkan är därför viktig för att VTI ska kunna bidra till den kunskap som transportsektorn behöver för att utvecklas i den riktning som anges av de transportpolitiska målen.

En resultatindikator som VTI följer upp är total uppdragsvolym i internationella projekt. 2024 uppgår den till 20 miljoner kr. Målet på  $\geq 25$  miljoner kr är därmed inte uppfyllt. Motsvarande volym var 19 miljoner kr 2023 och 18 miljoner kr 2022. De internationella uppdragen har därmed ökat med 1 miljon kr från 2023, vilket främst beror på att beviljade projekt inom EU:s ramprogram Horisont Europa har inletts.

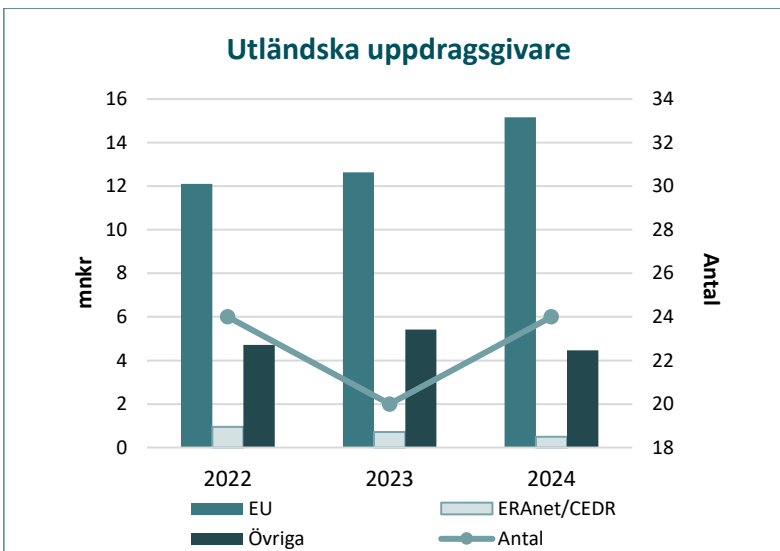


Diagram 3. Utländska uppdragsgivare, intäkter i mnkr och antal.

### 7.1 EU:s ramprogram

Deltagande i EU:s ramprogram är en viktig del av VTI:s verksamhet och betydelsefullt för att VTI ska kunna uppfylla sitt uppdrag. Deltagandet bidrar också till regeringens målsättning om ett ökat svenskt deltagande i europeisk forskningsamverkan. Projektkonsortiernas sammansättning av forskningsutförare, näringsliv och problemägare gör att betydande positiva spridningseffekter uppstår, utöver själva projektresultaten, som bidrar till den svenska transportsektorns utveckling. Det kan konstateras att VTI kan redovisa ett långsiktigt och framgångsrikt deltagande i EU:s ramprogram.

År 2021 tog EU:s nionde ramprogram, Horisont Europa (2021–2027), vid efter ramprogrammet Horisont 2020. Inom Horisont Europa bygger EU vidare på arbetet med att stärka effekten av forskning och innovation som tar sig an de globala utmaningarna och FN:s hållbarhetsmål.

Hittills har 15 projekt med VTI-deltagande startat inom Horisont Europa, varav 3 projekt som VTI koordinerar: Support for the organisation of EU-US symposia in the field of Transport

Research (SYMPEUS), Diversify CCAM by integrating the European cultural and regional variations in the design and implementation of citizen-friendly systems to foster mobility equity (Diversify-CCAM) och Mobility, Accessibility and Rhythms of Everyday Life in Towns and Neighbourhoods (MARLENE). Majoriteten av projekten är inom klustret Klimat, energi och mobilitet.

SYMPEUS syftar till att främja samarbete och innovation inom transportforskning mellan EU och USA. Projektet hjälper EU-kommissionen i utformning och organisering av symposier som hålls i Bryssel och Washington D.C. I juni 2024 anordnades det första symposiet i Washington D.C. i vilket 50 utvalda experter deltog. Efter varje symposium sammanfattas slutsatserna i en rapport som ingår i kommissionens underlag till kommande forskningsprogram och utlysningar samt till andra policyåtgärder.

Diversify CCAM har som mål att främja rättvis och tillgänglig rörlighet i europeiska regioner genom att integrera kulturella, geografiska och politiska aspekter i design, utveckling och implementering av CCAM-lösningar. CCAM står för Cooperative, Connected and Automated Mobility. Bland annat kommer projektet att utveckla ett verktyg för transportplanerare med fokus på att uppnå inkludering och rättvisa inom det europeiska mobilitetsekosystemet.

MARLENE syftar till att främja tillgänglighet och mobilitet för ökad livskvalitet, med särskilt fokus på äldre i små och medelstora städer. Genom att integrera tidsgeografi och närliggande vetenskapliga koncept syftar projektet till att utveckla inkluderande och hållbara urbana modeller genom ett samverkande arbetssätt med lokala intressenter.

EU:s åttonde ramprogram Horisont 2020 (2014–2020) hade tre prioriteringar: Spetskompetens (Excellent Science), Industriellt ledarskap (Industrial Leadership) samt Samhälleliga utmaningar (Societal Challenges). VTI:s deltagande i Horisont 2020 uppgår till totalt 27 projekt, varav 4 som projektkoordinator. 8 av projekten är en del av Shift2Rail Joint Undertaking, ett europeiskt partnerskap inom järnvägssektorn.

Det sista av VTI:s koordinatorsprojekt i Horisont 2020, Practical and effective tools to monitor and assess commercial drivers' fitness to drive (PANACEA), avslutades under 2024. Projektet har bland annat utvecklat ett system för ökad trafiksäkerhet och en mer hälsosam livsstil bland yrkesförare. Tekniken bygger på trådlösa enheter, exempelvis aktivitetsarmband, som skickar hälsodata till en molnbaserad databas där all information samlas. En av flera fördelar med systemet är de möjligheter det ger både arbetstagare och arbetsgivare, till exempel chansen för förarna att styra sin tillvaro i mer hälsosam riktning. För arbetsgivarna handlar det om att lägga scheman som kan bidra till att möjliggöra en sundare livsstil för de anställda.

VTI var även engagerat i EU:s sjunde ramprogram, FP7 (2007–2013). Totalt i FP7 deltog VTI i drygt 30 projekt, varav 5 som projektkoordinator. Detta kan jämföras med drygt 20 projekt där VTI deltog, varav 3 som projektkoordinator, i det sjätte ramprogrammet, FP6 (2002–2006).

## 7.2 Europeiskt institutssamarbete

VTI medverkar i flera samarbetsorganisationer för forskningsinstitut inom transportområdet. Samarbetet ger möjligheter att påverka inriktningen av EU:s forskningsprogram, bereda projektansökningar och underlätta konsortiebildning. VTI deltar i generalförsamlingar, styrelser, exekutiva kommittéer samt i tematiska arbetsgrupper inom ramen för Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL), European Conference of Transport Research Institutes (ECTRI), Forum of European Road Safety Institutes (FERSI) samt HUMANIST Virtual Centre of Excellence.

FEHRL är en samarbetsorganisation för nationella forskningsorganisationer som forskar om vägar och vägteknik inom Europa. FEHRL:s primära mål är att främja samarbete kring vägteknisk forskning. VTI-medarbetare har flera viktiga poster inom organisationen. Tomas

Svensson, generaldirektör, tillträdde vid årsskiftet 2022/2023 som vice president för en fyraårig mandatperiod.

ECTRI består av cirka 30 forskningsinstitut och universitet från cirka 20 länder. VTI har varit med från början och är den enda svenska medlemmen. Syftet är att främja europeisk transportforskning. Även inom ECTRI är VTI väl representerat och deltar i samtliga sex tematiska arbetsgrupper. I början av 2023 tillträdde Ingrid Skogsmo, forskningsledare, posten som ECTRI:s president för en tvåårig mandatperiod. I slutet av 2024 fick Ingrid förnyat förtroende och omvaldes till posten.

FERSI är en europeisk sammanslutning för organisationer som forskar om trafiksäkerhet. Frågeställningar om bland annat krocksäkerhet, infrastrukturutformning, beteende och säkerhetskultur finns representerade. Sedan 2021 sitter Astrid Linder, professor i trafiksäkerhet, med i styrelsen.

HUMANIST är ett nätverk med cirka 25 universitet, forskningsinstitut och forskningsintensiva företag inom området människan i transportsystemet. Ambitionen är att vara en virtuell plattform inom forskningsområdena interaktion mellan människa och maskin, mänskligt beteende i trafiken, intelligenta transportsystem och automation av fordon. 2022 tillträdde Sonja Forward, forskningsledare, som president för nätverket.

### 7.3 Övrigt internationellt samarbete och engagemang

VTI har ett väl utvecklat internationellt samarbete och engagemang utöver det som beskrivs ovan. Våra internationella nätverk och allianser medverkar till att säkra kvaliteten och relevansen i vår verksamhet och bidrar till att VTI kan uppfylla sitt uppdrag. Några exempel är International Transport Forum (ITF) där Sverige representeras av VTI:s generaldirektör i transportforskningskommittén, World Road Association (PIARC), Transportation Research Board (TRB), Global Road Safety Partnership (GRSP), International Organization for Standardization (ISO), European Committee for Standardization (CEN), International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) under OECD/ITF, China–Sweden Research Centre for Traffic Safety (CTS), Nordiskt Vägforum (NVF) där VTI:s generaldirektör har en plats i styrelsen för den svenska avdelningen, Cities and Regions for Transport Innovation (POLIS) samt The European Green Vehicles Initiative Association for the 2Zero Partnership (EGVIAfor2Zero) som är kopplat till det europeiska partnerskapet Towards zero emission road transport (2Zero).

Inom ISO och CEN bedrivs det viktiga internationella standardiseringsarbetet. Medarbetare från VTI deltar i kommittéer och bidrar med sin expertis, men bevakar samtidigt svenska intressen inom standardiseringsområdet. Sverige vill motverka att förändringar inom den internationella standardiseringen leder till att högt ställda svenska krav för säkerhet och miljö inte längre kan upprätthållas inom landet. Den framtida utvecklingen av transportsektorn med digitalisering, elektrifiering, automation och ökad systemintegration gör att beroendet av gemensamma standarder ökar för olika teknik- och systemval. Arbetet inom ISO och CEN blir därför viktigt i ljuset av svenska transportpolitiska målsättningar.

IRTAD arbetar för att öka kunskapen om trafiksäkerhet och bidra till att minska antalet trafikolyckor. Fundamentet i IRTAD är den olycksdatabas som Sverige och VTI tog initiativ till att bygga upp. Varje medlemsland levererar olycksdata till databasen. Experter, däribland VTI:s, bidrar med analys och kommentarer till inrapporterade data. Genom samarbetet får VTI tillgång till ett värdefullt nätverk av experter världen över. Deltagandet ger också möjlighet att positionera Sverige som världsledande inom trafiksäkerhetsområdet, att driva trafiksäkerhetsutvecklingen internationellt och att bidra till kunskapsutbredning om trafiksäkerhet.

POLIS är Europas ledande nätverk för städer och regioner som utvecklar ny teknologi och nya policyer för framtidens lokala transporter. Arbetet inom POLIS är organiserat i tvärveten-

## Resultatredovisning

skapliga arbetsgrupper som stämmer väl överens med VTI:s forskningsintressen. För VTI utgör POLIS en europeisk arena för konsortiebildning för framtida EU-ansökningar, samtidigt som partnerskapet erbjuder god tillgång till behovsägare som städer och regioner.

Utöver internationella samarbeten engagerar sig VTI även genom att ta emot internationella delegationer och anordna kortare utbildningsinsatser. VTI har ett mycket starkt internationellt varumärke som attraherar besökare som vill veta mer om VTI:s forsknings- och innovationsarbete. Internationella besök är en viktig länk mellan den svenska transportforskningen och transportsektorn och den internationella arenan. Besöksverksamheten ger också goda möjligheter att ytterligare positionera Sverige som ett intressant land för samarbete inom forskning och innovation, med tydliga kopplingar till näringsliv och konkurrenskraft. Under 2024 besöktes VTI av representanter från Turkiets transport- och infrastrukturdepartement, Kinas industri- och informationsteknologidepartement, China Electronics Standardization Association (CESA), Universidad del Cauca och departementet i Cauca, båda i Colombia, samt trafikutskottet i tyska delstaten Baden-Württemberg.

## 8. Kompetensförsörjning

VTI är en kunskapsorganisation där medarbetarna är vår viktigaste tillgång. Rätt kompetens är nödvändig för verksamheten som bedrivs i såväl nationella som internationella forskningsmiljöer. Vi arbetar kontinuerligt med att identifiera, kartlägga och synliggöra verksamhetens kompetensbehov utifrån vår verksamhetsplanering.

Genom rekrytering, kompetensutveckling, ett systematiskt arbete för jämställdhet och lika villkor samt aktiviteter som främjar ett hållbart arbetsliv, säkerställs att våra uppgifter kan fullgöras och att VTI uppfattas som en attraktiv arbetsplats. Sammantaget är bedömningen att insatserna och de vidtagna åtgärderna som framhålls i detta avsnitt har bidragit till detta.

Inom området attraktiv arbetsgivare samarbetar enheterna HR och Kommunikation och marknaden för att stärka VTI:s arbetsgivarvarumärke. Inom ramen för arbetet har ett antal aktiviteter genomförts under 2024 såsom lansering av en lärportal på intranätet samt fortsatt förbättring av intranätet och VTI:s webbplats.

VTI deltar i ett myndighetssamarbete i Östergötland med syfte att utveckla och stärka kompetensförsörjningen. Under 2024 har samarbetet inriktat sig på personallån och att tillsammans med Arbetsgivarverket arbeta fram en gemensam webbsida under [Jobba statligt.se](https://jobba.statligt.se) för myndigheter i Östergötland.

Medelantalet anställda uppgår till 244 under 2024 jämfört med 235 år 2023 och 236 år 2022. Medelåldern är 47 år jämfört med 46 år 2023 och 44 år 2022.

Tabell 5. Personalkategorier, anges i procent.

Personalkategorier (%)	2022	2023	2024
Forskning	60	59	61
Forskningsstöd	27	28	26
Administrativt stöd	13	13	13

### 8.1 Rekrytering

Trots hög konkurrens på arbetsmarknaden har VTI kunnat rekrytera medarbetare med rätt kompetens. Under året har forskare anställts inom områdena elektrifiering, statistik, nationalekonomi, human factors, framtidens trafikledning, transportpolicy och planering samt hållbart resande med inriktning på framtida data- och informationskällor. VTI-medarbetare har disputerat inom nationalekonomi, resemotstånd samt sätt att uppmärksamma utryckningsfordon. Nya forskarstuderande är rekryterade till områdena bygglogistik, resiliens och hållbarhet, vägteknik - modellering av vägkonstruktion samt transportmodeller med inriktning hållbart flyg. Därutöver har ett antal forskningsingenjörer och utredare rekryterats. Under året har även en ny IT-chef samt en professor inom miljösystemanalys tillträtt.

Under 2024 har personalomsättningen gått ned medan arbetet med kompetensväxling har fortsatt. Utmaningar som VTI har att arbeta med rörande kompetensförsörjningen handlar i första hand om ökad konkurrens om disputerad personal inom viktiga nyckelområden såsom flyg, digitalisering, elektrifiering och vägteknik.

Tabell 6. Personalrörlighet, anges i antal och procent.

Personalrörlighet (antal)	2022	2023	2024
Nyanställda	24	29	22
Pension	1	4	2
Avslutade anställningar	19	13	9
Personalomsättning (%)	8,1	5,5	3,7

## 8.2 Kompetensutveckling

Under året har samtliga medarbetare tagit del av en digital utbildning kring IT- och informationssäkerhet. Dessutom har interna workshops kring artificiell intelligens (AI) genomförts för hela organisationen. Webbinarieserien KOM-pass har fortsatt under året med fokus på kommunikationsfrågor. Vidare har utbildning i medieträning respektive presentations-teknik genomförts. Ett antal lunchseminarier kring forskningsetik har hållits.

Vid samtliga kontor har ergonomiföreläsningar, utbildning i hjärt-lungräddning och praktiska brandutbildningar genomförts. Alla medarbetare har gått en digital brandskyddsutbildning.

På enhetsnivå har seminarier med olika teman hållits. Vidare har individuella kompetenshöjande insatser genomförts inom områden som är viktiga för verksamheten. Bland annat har insatser genomförts för att stärka medarbetare inom forskning och utveckling i projektledarrollen, med hjälp av metoden coachande samtal och deltagande i externa projektledarkurser. Dessutom sker en kontinuerlig kompetensutveckling inom de forskningsprojekt som bedrivs, genom projektledarskap, handledning av forskarstuderande och examensarbetare, forskarutbyte samt konferenser och seminarier. Under året har en digital lärportal tagits fram som ska ge medarbetarna en bättre översikt av aktiviteter kopplat till kompetensutveckling.

En viktig del i arbetet med att utveckla medarbetarna och verksamheten är att eftersträva ett gott ledarskap. VTI arbetar kontinuerligt med chefs- och ledarskapsutveckling, både för chefsgruppen som helhet och genom enskilda insatser. Nya chefer deltar i arbetsmiljöutbildning, vidare har fortsatt utbildning inom jämställdhetsintegrering genomförts via Jämställdhetsmyndigheten. Samtliga chefer har deltagit i lönebildningsseminarium med Arbetsgivarverket. VTI:s krisledningsgrupp har deltagit i krisberedskapsutbildning.

## 8.3 Jämställdhet och lika villkor

VTI har under de senaste åren bedrivit ett aktivt utvecklingsarbete kring jämställdhetsintegrering som berör hela verksamheten. Institutet har också en omfattande egen forsknings- och utvecklingsverksamhet kring jämställdhet och transporter.

VTI:s arbete med lika villkor ska bidra till att uppnå verksamhetsmålet ”VTI är en attraktiv arbetsplats” genom att främja ett inkluderande synsätt och en god, kreativ arbetsmiljö. VTI bedriver ett löpande, strategiskt arbete med lika villkor/likabehandling och strävar efter mångfald och bredd inom områden som kompetens, bakgrund, etnicitet, kön och ålder. Varierande bakgrund och bred kompetens hos medarbetarna är viktigt för att arbetet ska präglas av hög kvalitet. Under 2024 har handlingsplanen för lika villkor reviderats med syfte att tydliggöra kopplingen till Diskrimineringsombudsmannens rekommendationer för aktiva åtgärder mot diskriminering.

Tabell 7. Könsfördelning andel kvinnor, anges i procent.

Könsfördelning andel kvinnor (%)	2022	2023	2024
Totalt	50	49	48
I kategorin forskning	48	49	48
Av forskarstuderande	42	50	53
Av VTI:s chefer	35	38	38
I VTI:s ledningsgrupp	33	33	33

## 8.4 Ett hållbart arbetsliv

VTI arbetar systematiskt och strategiskt med utveckling och förbättring av arbetsvillkor och arbetsmiljö. Målet är att bevara och utveckla de faktorer som bidrar till arbetsglädje, högt engagemang och ett hållbart arbetsliv. I detta arbete ingår samarbetet med företagshälsovården som omfattar olika utbildningsinsatser, arbetsmiljöaktiviteter och individuella insatser. Under 2024 har en ny upphandling av företagshälsovård skett.

För att öka frisktalet arbetar VTI aktivt med förebyggande och hälsofrämjande insatser. Till exempel erbjuds medarbetarna en friskvårdförmån om 3 500 kr per år, vilken höjdes under året, samt en massageförmån. Under 2024 deltog dessutom ett stort antal medarbetare i motionsloppet Blodomloppet. För nya medarbetare och vid behov genomförs ergonomigenomgångar. Vid upprepade korttidsfrånvaro håller ansvarig chef ett hälsosamtal med medarbetaren.

Positivt är att sjukfrånvaron fortsatt att minska totalt sett. En resultatindikator som VTI följer upp som ett mått på verksamhetsmålet ”VTI är en attraktiv arbetsplats” är frisktal. Målnivån för 2024 var  $\geq 97$  procent och utfallet 96,8 procent. Frisktalet för 2023 var 96,4 procent respektive 95,8 procent för 2022.

Tabell 8. Sjukfrånvaro, anges i procent.

Sjukfrånvaro (%)	2022	2023	2024
Totalt	4,2	3,6	3,2
Andel långtidssjuka av den totala sjukfrånvaron (60 dagar eller mer)	53,0	54,5	55,4
Kvinnor	3,3	3,0	2,8
Män	5,1	4,3	3,6
Ålder: -29 år	3,3	0,8	0,9
Ålder: 30-49 år	4,0	3,8	3,4
Ålder: 50 år-	4,8	4,0	3,1

Under året har en översyn av VTI:s kontor i Lund genomförts för att skapa ändamålsenliga och trivsamma lokaler för befintliga och blivande medarbetare. Detta med syfte att ge goda förutsättningar för en kreativ och innovativ forskningsmiljö.

Inom arbetsmiljöområdet har även arbetsmiljöronder, regelbundna möten med arbetsmiljökommitté respektive arbetsmiljöombud samt e-utbildning i belastningsergonomi genomförts under året. Dessutom har arbete med att förbereda verksamheten inför Arbetsmiljöverkets regelförnyelse skett. Vidare har arbetet med att utveckla den digitala arbetsmiljön fortsatt.



En mall för arbetsberedning har tagits fram i dialog med Trafikverket med syfte att förhindra personskador vid arbete på väg.

### 8.5 Medarbetarundersökning

En ny leverantör av medarbetarundersökningar har anlåtats under året. I samband med det har HR, chefer och fackliga representanter utbildats i verktyget. Under året genomfördes två mätningar, vår respektive höst, där VTI generellt sett fick mycket goda resultat med ett Medarbetarengagemang på 80 av 100. Utmaningar finns dock och våra enheter har arbetat vidare med aktiviteter kopplat till resultatet, bland annat med hjälp av det stödmaterial som finns i verktyget och med stöd av HR.

## 9. Användning av VTI:s anslag

VTI:s anslagsmedel har under 2024 använts till olika ändamål utifrån anvisningarna i VTI:s instruktion samt gällande regleringsbrev.

Tabell 9. Anslagets användning, anges i tkr och procent.

Utfall anslagets användning (tkr och %)	2022		2023		2024	
	tkr	%	tkr	%	tkr	%
Forskarstuderande	9 162	11,2	6 640	7,8	8 530	9,8
EU	11 738	14,3	12 668	14,9	11 807	13,6
Institutsövergripande projekt	20 045	24,4	17 111	20,1	16 579	19,0
Strategiska satsningar	22 223	27,1	27 808	32,6	29 324	33,7
Nationella centra	7 991	9,7	9 689	11,4	9 442	10,8
VTI:s transportbibliotek	5 946	7,2	6 309	7,4	6 291	7,2
Nationellt cykelcentrum	5 000	6,1	5 000	5,9	5 128	5,9
<b>Summa</b>	<b>82 104</b>	<b>100,0</b>	<b>85 226</b>	<b>100,0</b>	<b>87 100</b>	<b>100,0</b>

VTI har visat ett fortsatt stort engagemang inom forskarutbildningen för att stärka den nationella kompetensen och kompetensförsörjningen inom transportforskningsområdet. Engagemanget i forskarutbildningen är långsiktigt och målet är att utbildningen ska leda fram till en doktorsexamen. Anslagsanvändningen varierar beroende på hur många medarbetare som deltar i forskarutbildningen vid universiteten.

VTI bidrar till regeringens målsättning om ett ökat svenskt deltagande i de europeiska forskningsprogrammen, främst inom EU:s ramprogram för forskning och innovation. Finansieringsreglerna innebär dock att full kostnadstäckning för verksamheten inte uppnås. Utan anslaget hade VTI därför inte kunnat medverka i den europeiska forskningen i den omfattning som nu sker.

Anslaget gör att VTI även kan medverka i relevanta internationella samarbetsorganisationer, till exempel The Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum (OECD/ITF), Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL), European Conference of Transport Research Institutes (ECTRI) och Forum of European Road Safety Institutes (FERSI). Deltagandet bidrar till kvalitetssäkring av forskningsverksamheten och gör det också möjligt att påverka internationella forskningsagendor utifrån svenska prioriteringar och utmaningar.

En del av anslaget används för strategiska satsningar inom forskningsavdelningarna för att initiera nya forskningsområden och för samarbeten med universitet och högskolor, exempelvis inom ramen för professorstjänster och docenturer samt för internationell publicering. Anslaget möjliggör även för VTI att medverka i centrumbildningar, branschprogram och plattformar inom transportsektorn.

VTI:s forskningsbredd medför att institutet innehar en stor uppsättning av forskningsutrustning, många utrustningar är helt unika, som behöver finansieras med anslag. Finansiering genom den externa projektverksamheten kan bara användas för den direkta användningen av utrustningen i respektive projekt. Anslaget används till underhåll, uppgradering och kompletteringar i form av såväl mindre som större investeringar som speglar den tekniska utvecklingen och förändrade

## Resultatredovisning

forskningsbehov. Under 2024 prioriterade VTI att fortsatt använda anslaget för att åtgärda det uppgraderings- och investeringsunderskott som har byggts upp i institutets utrustningspark över många år.

VTI:s transportbibliotek är ett nationellt transportforskningsbibliotek som samlar in och sprider resultat från svensk transportforskning. Bibliotekarierna ger vägledning och hjälp till alla som söker efter information och litteratur om transporter, trafik och infrastruktur. De publicerade resultat som samlas in från den svenska transportforskningen görs sökbara i den nationella bibliotekskatalogen och finns tillgängliga för alla på [Transportportalens webbplats](#).

Genom transportbibliotekets export av referenser till den internationella databasen Transport Research International Documentation (TRID), som drivs av Transportation Research Board (TRB) i samarbete med OECD/ITF, sprids den svenska forskningen även internationellt. Biblioteket är dessutom engagerat i olika internationella aktiviteter, till exempel kommitté-uppdrag för OECD/ITF, för att vidareutveckla informationsförsörjning och kunskapsspridning inom transportforskningen.

I regleringsbrevet för 2024 angav regeringen att Cykelcentrum kan drivas vidare som ett nationellt kunskapscentrum om cykling med stöd av finansiering från VTI:s basanslag ap.1. Under året har en utbildningsplattform, påbörjad 2022 med stöd från forskningsrådet Formas, testats i en pilotkurs, Cykeltrafikens grunder. Cykelcentrums internationella samverkan har utökats under året med regelbundna möten inom nätverket CyclingKnowledgeEurope samt planering och genomförande av en session under Velocity-konferensen i Ghent. Cykelcentrum har tillsammans med andra aktörer i Nationella Cykelrådet under året bidragit till omarbetning och sammanställning av det nationella cykelbokslutet.

Cykelcentrum medverkade som en av parterna i Forum Vätternrundans branschseminarier, både 19 mars om cyklister i byggskedet och på branschdagen 14 juni. Verksamheten har även inkluderat två populära webinarier: From Theory to Practice – Planning for Human-Scale Mobility med bland annat professor Carlos Moreno från Paris-Sorbonne samt Elcykelbatterier – en het fråga. Både [Cykelcentrums webbplats](#) och nyhetsbrev når en ökande skara intresserade. Detsamma gäller VTI-podden Cykelcentrum som återupptogs med fem nya avsnitt och började sändas före jul.

Sammanfattningsvis kan konstateras att anslaget är en förutsättning för att VTI ska kunna fullfölja de uppgifter som återfinns i instruktionen från regeringen. Anslaget behövs för att VTI ska kunna bidra till den kunskapsbas som transportsektorn behöver för att utvecklas i den riktning som anges av de transportpolitiska målen.

# 10. Avgiftsbelagd och konkurrensutsatt verksamhet

Den avgiftsfinansierade verksamheten ska särredovisas. Intäkterna i den avgiftsbelagda verksamheten uppgår till 18 procent av den totala omsättningen för 2024.

Mot avgift får VTI bedriva tjänsteexport som är direkt kopplad till VTI:s verksamhetsområde och som ligger inom ramen för det uppdrag som anges i institutets instruktion eller i annan förordning. VTI får besluta om avgifternas storlek och disponera inkomsterna. VTI ska redovisa innehåll, omfattning och resultat av den tjänsteexport som bedrivits.

Huvuddelen av VTI:s tjänsteexport riktar sig till väghållare och företag i våra nordiska grannländer och övriga Europa. Uppdragen rör i huvudsak frågor om konstruktion samt drift och underhåll av infrastrukturen, många gånger kopplade till vårt nordiska klimat. Tjänsteexporten har också avsett direkta tester av vägutrustning och säkerhetsanordningar i och utanför fordon, bland annat tester av bilbarnstolar och vägräcken. Tillverkare av däck har anlitat VTI för tester av olika däcktyper. VTI har även genomfört kortare uppdragsutbildningar inom framför allt väginfrastruktur och vägkonstruktion.

Omsättningen på avgiftsbelagd verksamhet är högre än budgeterat. Det gäller även den del som avser tjänsteexport. Det beror främst på att personalstyrkan inom forskning och utveckling har ökat under 2024.

I enlighet med 25a § avgiftsförordningen (1992:191) ska myndigheter vid ett ackumulerat överskott överstigande 10 procent av den avgiftsbelagda verksamhetens omsättning under räkenskapsåret lämna förslag till regeringen om hur hela överskottet ska disponeras. I VTI:s regleringsbrev för 2024 ges ett undantag från detta och överskott på högst 25 procent av den avgiftsbelagda verksamhetens omsättning under räkenskapsåret kan balanseras i ny räkning utan att förslag behöver lämnas till regeringen.

VTI har ett ackumulerat överskott i den avgiftsbelagda verksamheten på 13,2 miljoner kr vilket är 24 procent av den avgiftsbelagda verksamhetens omsättning 2024 och är därmed något lägre än ovanstående undantag. Eftersom VTI till största delen är externfinansierat behöver myndigheten ha möjlighet att kunna generera och balansera ett över- och underskott. Det genererade överskottet kommer att användas till att balansera variationer i den externfinansierade verksamheten.

Tabell 10. Beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras, anges i tkr.

Beräknad budget enligt regleringsbrev 2024 (tkr)						
Verksamhet	Ack +/- t.o.m 2022	+/- 2023	Intäkter 2024	Kostnader 2024	+/- 2024	Ack. +/- utgående 2024
Avgiftsbelagd verksamhet	16 979	0	46 400	46 900	-500	16 479
Tjänsteexport	-607	0	2 600	2 600	0	-607
<b>Summa</b>	<b>16 372</b>	<b>0</b>	<b>49 000</b>	<b>49 500</b>	<b>-500</b>	<b>15 872</b>

## Resultatredovisning

Tabell 11. Utfall för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras inklusive verksamhetens del av finansiella poster, anges i tkr.

Utfall (tkr)						
Verksamhet	Ack +/- t.o.m 2022	+/- 2023	Intäkter 2024	Kostnader 2024	+/- 2024	Ack. +/- utgående 2024
Avgiftsbelagd verksamhet	16 979	-1 657	52 880	54 573	-1 693	13 629
Tjänsteexport	-607	60	3 360	3 218	142	-405
<b>Summa</b>	<b>16 372</b>	<b>-1 597</b>	<b>56 240</b>	<b>57 791</b>	<b>-1 551</b>	<b>13 224</b>

VTI har definierat konkurrensutsatt verksamhet på följande sätt: ”VTI:s verksamhet är konkurrensutsatt om det finns privata företag som tillhandahåller liknande, utbytbara produkter, och om VTI konkurrerar med dessa för att få uppdrag. När en myndighet upphandlar projekt i konkurrens räknas dessa till konkurrensutsatt verksamhet. Forskningsverksamhet som finansieras via offentliga avgifter eller bidrag tillhör inte den konkurrensutsatta verksamheten.”

I Tabell 12 redovisas totala intäkter och kostnader för projekt som avser konkurrensutsatt verksamhet.

Enligt regleringsbrevet får VTI bland annat använda anslaget till gemensamma kostnader. Om detta görs kan det dock ses som en subventionering av den konkurrensutsatta verksamheten. VTI fördelar då ut del av dessa kostnader på den konkurrensutsatta verksamheten. Verksamheten visar ett negativt resultat för 2024.

Tabell 12. Konkurrensutsatt verksamhet, anges i tkr.

Konkurrensutsatt verksamhet (tkr)	2022	2023	2024
Intäkter, externt	19 077	20 962	17 792
Kostnader	18 777	20 654	18 023
<b>Resultat</b>	<b>300</b>	<b>308</b>	<b>-231</b>

# 11. Total finansiering och verksamhetsutfall

VTI finansieras till stor del av externa medel. För 2024 är andelen 72 procent av den totala intäkten vilket är något större andel än 2023 och 2022 då andelen var 71 procent.

Tabell 13. Fördelning av verksamhetens totala intäkter och kostnader, anges i tkr.

Total finansiering (tkr)	2022		2023		2024	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Anslag	77 104	77 104	80 226	80 226	87 100	87 100
Anslag Cykel	5 000	5 000	5 000	5 000	0	0
<b>Summa anslag</b>	<b>82 104</b>	<b>82 104</b>	<b>85 226</b>	<b>85 226</b>	<b>87 100</b>	<b>87 100</b>
Avgifter	48 366	48 740	46 219	48 462	55 384	57 389
Bidrag	151 913	154 343	154 319	158 642	166 227	171 252
Finansiella intäkter/kostnader	803	221	3 745	982	3 409	1 603
<b>Summa exkl. anslag</b>	<b>201 082</b>	<b>203 303</b>	<b>204 284</b>	<b>208 087</b>	<b>225 020</b>	<b>230 243</b>
<b>Totalt</b>	<b>283 186</b>	<b>285 407</b>	<b>289 509</b>	<b>293 313</b>	<b>312 120</b>	<b>317 343</b>

På intäktssidan följer VTI upp intäkt per årsarbetskraft. Som Diagram 4 visar uppgår avgifts- och bidragsintäkterna per årsarbetskraft under året till 1 021 tkr vilket är en ökning jämfört med 2023 då de uppgick till 964 tkr. Motsvarande siffra för 2022 var 968 tkr. Det motsvarar en ökning med 5,9 procent jämfört med 2023. Detta kan jämföras med personalkostnaderna per årsarbetskraft som har ökat med 6,7 procent mellan 2024 och 2023. Ökningen på intäktssidan räcker därmed inte till för att täcka ökningen på kostnadssidan.

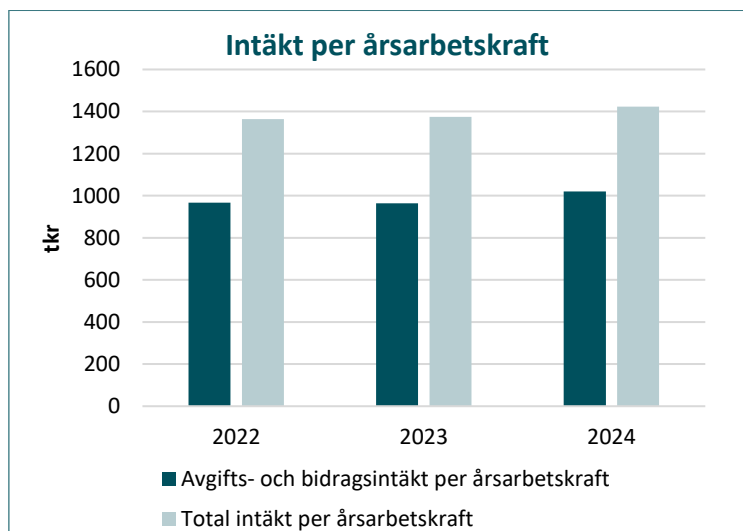


Diagram 4. Intäkt per årsarbetskraft, anges i tkr.

Total intäkt per årsarbetskraft har ökat och uppgår till 1 423 tkr under året vilket även den är högre än 2023, 1 374 tkr. Motsvarande siffra för 2022 var 1 364 tkr. Det motsvarar en ökning

med 3,6 procent jämfört med 2023. Den lägre procentsiffran 3,6 gällande total intäkt per årsarbetskraft förklaras av att anslaget inte utökats i samma utsträckning som årsarbetskrafterna.

Verksamhetsutfallet för 2024 uppvisar ett negativt utfall med 5,2 miljoner kr. Uppdragsintäkterna ökar jämfört med 2023 och uppgår till 222 miljoner kr 2024. 2023 uppgick de till 201 miljoner kr och 2022 till 200 miljoner kr. Avgiftsintäkterna ökar med 9,1 miljoner kr dels på grund av att VTI:s konferens Transportforum anordnades som en digital mellanakt 2023 vilket ledde till lägre intäkter det året, dels på grund av ökat antal årsarbetskrafter med 8 personer inom forskning och utveckling (FoU). Detta påverkar även bidragsintäkterna som ökar med 11,9 miljoner kr. Ett stabilt kontraktsläge har lett till att VTI kunnat anställa fler personer inom FoU.

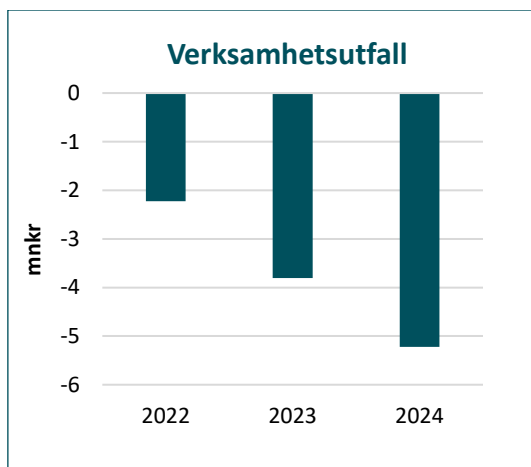


Diagram 5. Verksamhetsutfall, anges i mnkr.

Totala intäkter, inklusive anslag och finansiella intäkter, uppgår till 312,1 miljoner kr och har ökat med 22,6 miljoner kr jämfört med 2023.

På kostnadssidan har personalkostnaderna ökat med cirka 22 miljoner kr. Detta beror dels på ökade lönekostnader, dels ökade sociala avgifter. Lönekostnaderna ökar med 11,8 miljoner kr vilket beror på årlig löneuppräknings, cirka 6 miljoner kr, och att VTI ökat antal årsarbetskrafter, 6 miljoner kr. Ökade lönekostnader påverkar även de sociala avgifterna som ökar med 9,1 miljoner kr. Ökningen av sociala avgifter kan även härledas till att procentsatsen för pensionsavsättningar har ökat med 2,8 procent vilket motsvarar cirka 3,5 av de 9,1 miljonerna.

Lokalkostnaderna ökar med cirka 500 tkr. Hyreskostnaderna ökar med 1 miljon kr vilket följer indexuppräknings. Elkostnaderna minskar med 600 tkr på grund av lägre elpris 2024. Övriga driftkostnader har minskat med cirka 600 tkr totalt sett. Resekostnaderna ligger ungefär på samma nivå som 2023 och har därmed stabiliserats efter pandemiåren. Kostnaderna för varor har minskat under 2024 främst på grund av att VTI under 2023 hade högre kostnader för datorinköp och högre kostnader inom VTI:s krockverksamhet för uppbyggnad av krocktest.

Avskrivningarna har ökat med 1,2 miljoner kr vilket beror på att VTI har investerat i forskningsutrustning under senare delen av 2023 och under 2024. Det har även påverkat de finansiella kostnaderna då investeringarna medfört en ökning av anläggningslånet och därmed högre räntekostnader.

Kostnadssidan ökar totalt med cirka 24 miljoner kr mellan åren och uppgår till 317,3 miljoner kr.

Det negativa resultatet på 5,2 miljoner kr beror främst på att de sociala avgifterna har blivit högre än budgeterat. Detta leder till både ökade kostnader och minskade intäkter eftersom intäkterna baseras på timpriser som beräknats med en lägre procentsats avseende sociala avgifter.

# 12. Resultatindikatorer

Med utgångspunkt från institutets instruktion och uppdrag har VTI formulerat fyra verksamhetsmål: VTI är ett framstående FoU-institut, VTI har nöjda uppdragsgivare och kunder, VTI är en attraktiv arbetsplats samt VTI har en långsiktigt god ekonomisk balans. Verksamhetsmålen kopplar an till fyra målområden: verksamhet/utveckling, uppdragsgivare, medarbetare samt ekonomi. Syftet är att verksamhetsmålen ska säkra att VTI har den förmåga som krävs för att kunna fullfölja de uppgifter som anges av regeringen i instruktionen. Verksamhetsmålen konkretiseras nedan och där framgår även vilka resultatindikatorer som är kopplade till målen.

## 12.1 VTI är ett framstående FoU-institut

### Verksamhet/utveckling

- Forskningsutrustning
- Medarbetare med licentiat- eller doktorsexamen
- Medverkan i internationella projekt
- Vetenskapligt granskad publicering
- Strategisk forskningskommunikation och resultatspridning
- Deltagande i centrumbildningar/samverkansplattformar

Resultatindikator	Målnivå 2024	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Genomsnittlig nyttjandegrad forskningsutrustning	≥ 50 %	26,0 %	30,0 %	35,0 %
Antal med licentiat- eller doktorsexamen	≥ 110 st	115 st	103 st	107 st
Total uppdragsvolym internationella projekt	≥ 25 mnkr	20 mnkr	19 mnkr	18 mnkr
Vetenskapligt granskade publiceringar	≥ 120 st	125 st	111 st	113 st

Nyttjandegraden av forskningsutrustningen fortsatte att minska under 2024 jämfört med 2023 och 2022. Användningen av Heavy Vehicle Simulator (HVS) var hög under året. De stora simulatorerna har fortsatt uppgraderats och ställts om under 2024, vilket i det korta perspektivet har begränsat möjligheten att använda dem i projekt. I krocksäkerhetslaboratoriet, framför allt inomhus, har flera uppgraderingar färdigställts under de senaste två åren. Det har dock medfört att volymen krockprov har varit begränsad även under 2024, i synnerhet för bilbarnstolar. Sett till alla maskiner så är total maskintäkt dock i nivå med budget.

Antalet medarbetare med licentiat- eller doktorsexamen ökade under 2024 i jämförelse med 2023 och 2022. Flera disputationer har genomförts och nya forskare har anställts. Rekryteringar inom forskningsverksamheten har i stor utsträckning avsett disputerade forskare, och den samlade forskningskapaciteten har ökat under året. VTI:s position som en myndighet med en unikt hög andel av medarbetare med doktorsexamen har därmed stärkts ytterligare.

Skiftet mellan EU:s ramprogram Horisont 2020 och Horisont Europa har påverkat vår uppdragsvolym inom internationella projekt negativt men är nu på väg upp igen. VTI har varit framgångsrikt i ansökningsarbetet och nya projekt inom Horisont Europa har startats upp under 2023 och 2024. Uppdragsvolymen för internationella projekt ökade därmed något under året i jämförelse med åren innan.



VTI har nu förnyade publiceringsstrategier, publikationsserier och kvalitetssäkringsprocesser för publikationer på plats. Det har bidragit till att publiceringstakten vid VTI har ökat, i första hand i internationella vetenskapliga tidskrifter. Under 2024 var publiceringstakten mycket hög. Av de 125 vetenskapligt granskade publiceringarna i tabellen ovan var 103 artiklar i internationella vetenskapliga tidskrifter.

## 12.2 VTI har nöjda uppdragsgivare och kunder

### Uppdragsgivare

- Leveranser av rätt kvalitet, i rätt tid, enligt överenskomna villkor
- Kvalitetssäkring av leveranser

Resultatindikator	Målnivå 2024	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Kundenkät ackreditering	≥ 5,5	5,60	5,45	-

VTI har under en tid omprövat formerna för hur framtida kundundersökningar ska genomföras och redovisas. Från och med verksamhetsår 2023 redovisas utfallet från de kundundersökningar som genomförs inom den ackrediterade verksamheten. I den ackrediterade verksamheten ingår laboratorerna på avdelningen Infrastruktur som är ackrediterade enligt ISO 17025 för ett antal provningsmetoder inom vägmateriell, krocksäkerhet och fordonsprovning. Av tabellen framgår att utfallet förbättrades 2024 till 5,6 på en skala 1–6, i jämförelse med 2023 och målnivån kunde därmed nås.

## 12.3 VTI är en attraktiv arbetsplats

### Medarbetare

- Kompetensutveckling
- Ett hållbart och friskt arbetsliv
- Lika villkor
- Hållbart resande

Resultatindikator	Målnivå 2024	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Medarbetarengagemang	≥ 70	80	-	71,2
Frisktal	≥ 97 %	96,8 %	96,4 %	95,8 %

Under 2024 genomfördes en ny medarbetarundersökning vid VTI. Undersökningen föll ut med ett mycket högt uppmätt medarbetarengagemang, vilket visar att VTI fortsatt är en attraktiv arbetsgivare med en bra arbetsmiljö där medarbetarna trivs. Undersökningarna genomfördes enligt en förnyad metodik vilket gör att utfallet för 2024 inte är direkt jämförbart med utfallet för 2022. Båda noteringarna, för 2022 respektive 2024, ligger på höga nivåer.

Frisktalet är fortsatt högt och utfallet för 2024 låg mycket nära målnivån. Frisktalet har utvecklats positivt under den redovisade treårsperioden.

## 12.4 VTI har en långsiktigt god ekonomisk balans

### Ekonomi

- Effektiv projektstyrning
- FoU-beställare
- Forskningskapacitet

Resultatindikator	Målnivå 2024	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Verksamhetsutfall/externa intäkter	≥ 1 %	-2,3 %	-1,9 %	-1,1 %
Extern debiteringsgrad	≥ 60 %	58,9 %	57,0 %	55,1 %
Intäkt per timme	≥ 1 035 kr	1 058 kr	1 017 kr	1 026 kr
Samlad underskottsandel för avslutade projekt	≤ 2 %	0,8 %	3,3 %	4,6 %
Antal FoU-beställare med årlig uppdragsvolym mer än 1 mnkr	≥ 20 st	18 st	21 st	20 st
Antal heltidsekvivalenter FoU	≥ 180 st	173 st	166 st	165 st

VTI:s ekonomi fortsatte att vara stabil under 2024 även om verksamhetsutfallet blev negativt. Ett stabilt kontraktsläge i kombination med en ökad forskningskapacitet har inneburit att VTI kunnat öka omsättningen inom den externfinansierade forskningsverksamheten. På kostnads-sidan återfinns ökade personalkostnader, vilket framför allt beror på att VTI har ökat personalstyrkan inom forskning och utveckling, men också på den årliga lönerevisionen och ökade sociala avgifter. Lokalhyrorna ökar 2024 enligt indexuppräknning. Elkostnaderna har däremot minskat på grund av lägre elpriser 2024.

Den externa debiteringsgraden ökade 2024 i jämförelse med 2023 och 2022. Även intäkten per timme ökade under 2024 i jämförelse med 2023 och 2022. En faktor bakom timpriset är den samlade underskottsandelen för avslutade projekt som minskade avsevärt i jämförelse med åren innan.

Antalet FoU-beställare med en årlig uppdragsvolym på mer än 1 miljon kr minskade något under 2024. Antalet heltidsekvivalenter inom forskningsverksamheten ökade under 2024 i jämförelse med 2023 och 2022. Även om ambitionsnivån som återspeglas i målnivån för 2024 ligger högre än utfallet för samma år så visar indikatorn, tillsammans med andra indikatorer i tabellerna ovan, den ökning i forskningskapacitet som kan noteras för VTI:s del under verksamhetsåret 2024.

# 13. Resultaträkning

Resultaträkning (tkr)	Not	2024	2023
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	87 100	85 226
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	55 384	46 219
Intäkter av bidrag	3	166 227	154 319
Finansiella intäkter	4	3 409	3 745
<b>Summa intäkter</b>		<b>312 120</b>	<b>289 509</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	5	219 721	197 448
Kostnader för lokaler	6	31 117	30 581
Övriga driftkostnader	7	57 616	58 257
Finansiella kostnader	8	1 603	982
Avskrivningar och nedskrivningar		7 287	6 045
<b>Summa kostnader</b>		<b>317 344</b>	<b>293 313</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>-5 223</b>	<b>-3 804</b>
<b>Transfereringar</b>	9		
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		30 572	22 739
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		9 359	8 218
Lämnade bidrag		-39 931	-30 957
Saldo		0	0
<b>ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING</b>	10	<b>-5 223</b>	<b>-3 804</b>

# 14. Balansräkning

## 14.1 Tillgångar

Tillgångar (tkr)	Not	2024-12-31	2023-12-31
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för utveckling	11	0	0
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	12	154	250
<b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b>		<b>154</b>	<b>250</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader, mark och annan fast egendom	13	344	384
Förbättringsutgifter på annans fastighet	14	5 915	5 874
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	15	27 471	24 156
Pågående nyanläggningar	16	12 000	9 735
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>45 730</b>	<b>40 148</b>
<b>Varulager m.m.</b>			
Pågående arbeten		10 431	8 319
<b>Summa varulager m.m.</b>		<b>10 431</b>	<b>8 319</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		9 197	8 459
Fordringar hos andra myndigheter	17	6 074	16 945
Övriga kortfristiga fordringar		89	0
<b>Summa fordringar</b>		<b>15 361</b>	<b>25 404</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>	18		
Förutbetalda kostnader		10 086	10 439
Upplupna bidragsintäkter		25 797	20 286
Övriga upplupna intäkter		0	0
<b>Summa periodavgränsningsposter</b>		<b>35 883</b>	<b>30 725</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>	19		
Avräkning med statsverket		2 350	2 047
<b>Summa avräkning med statsverket</b>		<b>2 350</b>	<b>2 047</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning på räntekonto i Riksgäldskontoret	20	100 141	111 571
Kassa och bank		0	18
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>100 141</b>	<b>111 589</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>210 049</b>	<b>218 481</b>

## 14.2 Kapital och skulder

Kapital och skulder (tkr)	Not	2024-12-31	2023-12-31
<b>Myndighetskapital</b>			
Balanserad kapitalförändring		21 670	25 474
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	10	-5 223	-3 804
<b>Summa myndighetskapital</b>	21	<b>16 447</b>	<b>21 670</b>
<b>Avsättningar</b>	22		
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		1 322	653
Övriga avsättningar		2 113	2 752
<b>Summa avsättningar</b>		<b>3 435</b>	<b>3 405</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	23	45 852	40 107
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		9 438	9 971
Leverantörsskulder		8 659	8 049
Övriga kortfristiga skulder		3 111	3 059
<b>Summa skulder m.m.</b>		<b>67 061</b>	<b>61 186</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	24	19 303	17 940
Oförbrukade bidrag	25	90 554	97 097
Övriga förutbetalda intäkter	26	13 248	17 183
<b>Summa periodavgränsningsposter</b>		<b>123 106</b>	<b>132 220</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>210 049</b>	<b>218 481</b>

# 15. Anslagsredovisning

Tabell 14. Anslag (ramanslag), anges i tkr.

Anslag (ramanslag) (tkr) – utgiftsområde 22 Kommunikationer					
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
ap.1 Statens väg- och transportforskningsinstitut	-2 047	86 797	84 750	87 100	-2 350

Nyttjad kredit i ap.1 2024 är 2 350 tkr vilket är förenligt med regleringsbrev och anslagsförordning (2011:223).

# 16. Tilläggsupplysningar och noter

## 16.1 Redovisnings- och värderingsprinciper

### *Allmänt*

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, förordning (2000:606) om myndigheters bokföring samt Ekonomistyrningsverkets (ESV) föreskrifter och allmänna råd till dessa.

### *Anläggningstillgångar*

De materiella anläggningstillgångarna som avser maskiner, inventarier med mera är värderade enligt anskaffningsvärdet.

De immateriella anläggningstillgångarna som avser licenser, egenutvecklade IT-system och program med mera är värderade enligt anskaffningsvärdet.

Med anläggningstillgång avses investeringar över 20 tkr och med en ekonomisk varaktighet på minst 3 år. För de egenutvecklade IT-systemen och programmen är gränsen 200 tkr för att anses som anläggningstillgång.

Avskrivning av materiella anläggningstillgångar sker linjärt med avskrivningstider enligt följande:

- datorer och kringutrustning – 3 år
- ljud och bild, laborieutrustning, mätinstrument, transportmedel – 5 år
- byggnader, inredning och förbättringsutgifter annans fastighet – 10 år
- verkstadsutrustning, maskin och tillverkningsutrustning – 10 år.

I undantagsfall kan avskrivningstiden avvika från ovan om bedömning görs att den ekonomiska livslängden är längre eller kortare.

Avskrivning av immateriella anläggningstillgångar sker linjärt med avskrivningstid motsvarande förväntad ekonomisk varaktighet, med max 5 år.

### *Omsättningstillgångar*

#### *Pågående arbeten*

Pågående arbeten avser projekt som vid bokslutstillfället har upparbetade, men ej fakturerade kostnader. Bedömningen görs per projekt.

#### *Kortfristiga fordringar*

Kortfristiga fordringar tas upp till anskaffningsvärdet. I bokslutet har de fordringar som bedöms som osäkra belastat resultatet. Kundfordringar i annan valuta är värderad till bokslutsdagens säljkurs.

#### *Upplupna bidragsintäkter*

Upplupna bidragsintäkter avser de bidragsmedel som upparbetats men ej inbetalats.

#### *Kortfristiga skulder*

##### *Leverantörsskulder*

Utländska leverantörsskulder är värderade enligt bokslutsdagens säljkurs.

#### Förutbetalda intäkter

Förskott från uppdragsgivare och kunder avser inbetalade uppdragsprojektmedel som ej upparbetats. Bedömningen görs per projekt. Förändringen mellan åren redovisas mot intäkter i resultaträkningen.

#### Oförbrukade bidrag

Oförbrukade bidrag avser inbetalade bidragsmedel som ej upparbetats.

#### *Periodiseringsprinciper*

Kostnader och intäkter hänförs till det redovisningsår där prestationerna hör hemma.

VTI tillämpar gränsen 20 tkr avseende periodiseringar av kostnader. Brytdatum för leverantörsfakturor är, enligt ESV:s föreskrift till förordning (2000:606) om myndigheters bokföring, bestämd till 2025-01-03.

#### *Intäkter av avgifter och andra ersättningar samt intäkter av bidrag*

Intäktsavräkning sker med belopp som motsvarar upparbetade uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren. Om den totala kostnaden befaras överstiga den totala intäkten beaktas förlusten proportionellt med upparbetade kostnader. Eventuell vinst beaktas först när projektet har avslutats.

#### *Övrigt*

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats, vilket innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,49 med 0.



## 16.2 Skattepliktiga ersättningar och andra förmåner till VTI:s styrelse och ledande befattningshavare utsedda av regeringen

Utbetald ersättning till styrelseledamöter och ledande befattningshavare samt uppgift om uppdrag som styrelse- eller rådsledamot i andra statliga myndigheter eller aktiebolag (såväl svenska som utländska).

**Tomas Svensson.** Generaldirektör. Ledamot sedan 2017. Ersättning (lön) 1 353 000 kronor.

- Ledamot Rektors externa råd Linköpings universitet.

**Caroline Ottosson.** Styrelsens ordförande. Ledamot sedan 2019. Ersättning 45 500 kronor.

- Styrelseordförande Viati Konsult AB.
- Styrelseledamot Försvarets Materielverk (FMV) samt Infranord AB.

**Anders Ydstedt.** Styrelsens vice ordförande. Ledamot sedan 2014. Ersättning 23 400 kronor.

- Styrelseordförande Förlagsaktiebolaget Svensk Tidskrift, Ydstedt Holding AB samt Stiftelsen Svensk Tidskrift.
- Styrelseledamot Godsinslösen Nordic AB (Publ), ScanTech Strategy Advisors AB, AB Hugo hem samt Scandinavian Clean Technologies Group AB samt Malmö Live Konserthus AB.
- Ledamot näringslivsrådet Lunds tekniska högskola.
- Suppleant CNTR Media AB, Pottan AB, Pottan Invest AB samt Rymdweb AB.

**Maria Khorsand.** Ledamot sedan 2017. Ersättning 23 400 kronor.

- Styrelseordförande Careium AB.
- Styrelseledamot MISTRA Stiftelsen för miljöstrategisk forskning, Brandskyddsföreningen Sverige, Brandskyddsföreningens Service AB, Försäkringsbranschens Restvärderäddning i Sverige AB, Sjöräddningsällskapet.
- Ledamot Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), Avd. XI, Avdelning för utbildning och forskning.

**Lars Westin.** Ledamot sedan 2019. Ersättning 23 400 kronor.

- Ledamot vetenskapliga rådet Trafikanalys samt vetenskapliga rådet Myndigheten för kulturanalys.

**Mats Wiberg.** Ledamot sedan 2019. Ersättning 23 400 kronor.

- Styrelseordförande Skogsstyrelsen.

**Linda Olofsson.** Ledamot sedan 2021. Ersättning 23 400 kronor.

- Styrelseledamot Transportstyrelsen.

Ersättning (t.o.m. 30 juni) till entledigad styrelseledamot Åsa Pettersson, 11 700 kronor.

## 16.3 Redovisning av sjukfrånvaro

Uppgifterna om sjukfrånvaro redovisas i resultatredovisningen under avsnitt 8. Kompetensförsörjning.

## 16.4 Noter

Not 1. Intäkter av anslag (tkr)	2024	2023
Intäkter av anslag i resultaträkningen, ap.1 Statens väg- och transportforskningsinstitut	87 100	80 226
Intäkter av anslag i resultaträkningen, ap. 2 Nationellt kunskapscentrum om cykel	0	5 000
<b>Summa</b>	<b>87 100</b>	<b>85 226</b>

Tilldelning av anslag ap.1 enligt regleringsbrev 2024 är 86 797 tkr. Anslagskredit på 2 047 tkr har nyttjats 2023 och ytterligare 303 tkr under 2024, totalt nyttjande är 2 350 tkr av de beviljade 2 603 tkr. VTI erhåller inget ap.2 anslag till Nationellt kunskapscentrum om cykel 2024 utan finansieras inom basanslag ap.1.

Not 2. Intäkter av avgifter och andra ersättningar (tkr)	2024	2023
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	55 384	46 219
Därav intäkter av avgifter enligt §4 avgiftsförordningen (exkl. tjänsteexport)	0	53
Därav tjänsteexport	3 360	4 371

Avgiftsintäkterna har ökat jämfört med 2023, dels på grund av att VTI:s konferens Transportforum anordnades som digital mellanakt 2023, dels på grund av en ökad personalstyrka inom forskning och utveckling under 2024.

Not 3. Intäkter av bidrag (tkr)	2024	2023
Intäkter av bidrag, inomstatliga	135 297	127 063
Intäkter av bidrag, utomstatliga	30 930	27 256
<b>Summa</b>	<b>166 227</b>	<b>154 319</b>

Ett stabilt kontraktsläge under flera år har inneburit att VTI har kunnat öka sin personalstyrka inom forskning och utveckling och därmed ökat omsättningen.

Not 4. Finansiella intäkter (tkr)	2024	2023
Ränta hos Riksgäldskontoret	3 287	3 723
Övriga finansiella intäkter	121	22
<b>Summa</b>	<b>3 409</b>	<b>3 745</b>

Avistaräntan avseende räntekonto i Riksgälden har varit lägre under 2024 jämfört med 2023.

Not 5. Kostnader för personal (tkr)	2024	2023
Kostnader för personal	219 721	197 448
Därav lönekostnader exklusive avgifter	135 938	124 135
- varav arvode till styrelse och ej anställd personal	962	660
- I lönekostnader ingår förändring av semesterlöneskuld med:	577	547
- I lönekostnader ingår uppbokning av retroaktiva löner med:	1 095	1 249
- I lönekostnader ingår förändring av övriga lönekostnader med:	466	75

Lönekostnader exklusive sociala avgifter har ökat med 11,8 miljoner kr varav cirka 6 miljoner kr förklaras av årlig löneuppräkning och resterande av ökad personalstyrka, 217 årsarbetskrafter 2024 jämfört med 208 föregående år. Detta påverkar även de sociala avgifterna som har ökat med 9,1 miljoner kr från föregående år. Ökningen av de sociala avgifterna beror även på att procent-satsen ökat med 2,8 procent gällande pensionsavsättningar, vilket motsvarar cirka 3,5 av de 9,1 miljoner kr. Under 2024 har VTI även haft kostnader för upplupna löneskulder.

## Finansiell redovisning

<b>Not 6. Kostnader för lokaler (tkr)</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Lokalhyror	29 443	28 430
Övriga lokalkostnader	1 674	2 151
<b>Summa</b>	<b>31 117</b>	<b>30 581</b>

Kontorsytorna har varit desamma 2024 som 2023. Kostnadsökningen avseende lokalhyrorna består av indexuppräknning. Övriga lokalkostnader har minskat på grund av lägre elpriser under 2024.

<b>Not 7. Övriga driftkostnader (tkr)</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Resor	6 829	6 912
Varor	6 305	7 345
Tjänster	43 254	42 939
Post och transporter	720	607
Övriga driftkostnader	507	454
<b>Summa</b>	<b>57 616</b>	<b>58 257</b>

Resekostnaderna ligger ungefär på samma nivå som 2023 och har därmed stabiliserats efter pandemiåren. Kostnaderna för varor har minskat under 2024 främst på grund av att VTI under 2023 hade högre kostnader för datorinköp och även högre kostnader inom VTI:s krockverksamhet för uppbyggnad av krocktest. Kostnader för tjänster, post och transporter samt övriga driftskostnader ligger ungefär på samma nivå som 2023.

<b>Not 8. Finansiella kostnader (tkr)</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Ränta hos Riksgäldskontoret	1 594	975
Övriga finansiella kostnader	9	8
<b>Summa</b>	<b>1 603</b>	<b>982</b>

VTI har investerat i forskningutrustning under senare delen av 2023 och under 2024 vilket medfört en ökning i anläggningslån och därmed högre räntekostnader.

<b>Not 9. Transfereringar (tkr)</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag	30 572	22 739
Medel från kommuner och regioner	6 000	6 000
Medel från internationella organisationer, exklusive EU-institutioner	0	343
Medel från övriga	3 359	1 875
Lämnade bidrag till statliga myndigheter	-26 928	-20 055
Lämnade bidrag till statliga affärsverk för konsumtion	-64	-956
Lämnade bidrag till kommuner för konsumtion	-781	-780
Lämnade bidrag till regioner för konsumtion	0	0
Lämnade bidrag till EU-länder och EU-organisationer för konsumtion	0	-98
Lämnade bidrag till övriga länder och internationella organisationer för konsumtion	0	-87
Lämnade bidrag till privata företag	-12 159	-8 981
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Transfereringar har ökat under 2024 på grund av nya projekt med medel erhållna främst från Vinnova och forskningsrådet Formas.

<b>Not 10. Årets kapitalförändring (tkr)</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Överskott/Underskott i avgiftsfinansierad verksamhet	-1 551	-1 597
Överskott/Underskott i bidragsfinansierad verksamhet	-3 672	-2 207
<b>Summa</b>	<b>-5 223</b>	<b>-3 804</b>

Se avsnitt 11. Total finansiering och verksamhetsutfall.

<b>Not 11. Balanserade utgifter för utveckling (tkr)</b>	<b>2024-12-31</b>	<b>2023-12-31</b>
Ingående balans, anskaffningsvärde	5 822	8 534
Årets anskaffningar	0	0
Årets försäljningar/utrangeringar	0	-2 712
<b>Utgående balans, anskaffningsvärde</b>	<b>5 822</b>	<b>5 822</b>
Ingående balans ack avskrivningar enl. plan	5 822	8 385
Årets avskrivningar	0	150
Ack avskrivningar på försålda/utrangerade investeringar	0	-2 712
<b>Utgående balans ack avskrivningar enl. plan</b>	<b>5 822</b>	<b>5 822</b>
<b>Planenligt restvärde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Not 12. Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar (tkr)</b>	<b>2024-12-31</b>	<b>2023-12-31</b>
Ingående balans, anskaffningsvärde	4 882	4 785
Årets anskaffningar	0	252
Årets försäljningar/utrangeringar	-100	-155
<b>Utgående balans, anskaffningsvärde</b>	<b>4 783</b>	<b>4 882</b>
Ingående balans ack avskrivningar enl. plan	4 632	4 757
Årets avskrivningar	96	30
Ack avskrivningar på försålda/utrangerade investeringar	-100	-155
<b>Utgående balans ack avskrivningar enl. plan</b>	<b>4 629</b>	<b>4 632</b>
<b>Planenligt restvärde</b>	<b>154</b>	<b>250</b>

<b>Not 13. Byggnader, mark och annan fast egendom (tkr)</b>	<b>2024-12-31</b>	<b>2023-12-31</b>
Ingående balans, anskaffningsvärde	400	0
Årets anskaffningar	0	400
Årets försäljningar/utrangeringar	0	0
<b>Utgående balans, anskaffningsvärde</b>	<b>400</b>	<b>400</b>
Ingående balans ack avskrivningar enl. plan	16	0
Årets avskrivningar	40	16
Ack avskrivningar på försålda/utrangerade investeringar	0	0
<b>Utgående balans ack avskrivningar enl. plan</b>	<b>56</b>	<b>16</b>
<b>Planenligt restvärde</b>	<b>344</b>	<b>384</b>

## Finansiell redovisning

Not 14. Förbättringsutgifter på annans fastighet (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Ingående balans, anskaffningsvärde	15 433	12 389
Årets anskaffningar färdigställda	664	2 943
Årets anskaffningar under uppförande	50	101 <sup>1</sup>
Årets försäljningar/utrangeringar	0	0
<b>Utgående balans, anskaffningsvärde</b>	<b>16 147</b>	<b>15 433</b>
Ingående balans ack avskrivningar enl. plan	9 459	8 954
Årets avskrivningar	773	505
Ack avskrivningar på försålda/utrangerade investeringar	0	0
<b>Utgående balans ack avskrivningar enl. plan</b>	<b>10 232</b>	<b>9 459</b>
<b>Planenligt restvärde</b>	<b>5 915</b>	<b>5 974</b>

Renovering av verkstads- och laborietor i Linköping utfördes under 2023. Under 2024 har det genomförts en renovering av VR-laboratoriet.

Not 15. Maskiner, inventarier, installationer m.m. (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Ingående balans, anskaffningsvärde	116 561	111 683
Årets anskaffningar	4 559	5 782
Pågående nyanläggningar som färdigställda under året	5 134	159
Årets försäljningar/utrangeringar	-2 708	-1 063
<b>Utgående balans, anskaffningsvärde</b>	<b>123 546</b>	<b>116 561</b>
Ingående balans ack avskrivningar enl. plan	92 405	87 993
Årets avskrivningar	6 378	5 362
Ack avskrivningar på försålda/utrangerade investeringar	-2 708	-950
<b>Utgående balans ack avskrivningar enl. plan</b>	<b>96 075</b>	<b>92 405</b>
<b>Planenligt restvärde</b>	<b>27 471</b>	<b>24 156</b>

Under 2024 har VTI investerat i framför allt utrustning till simulatorer och krockverksamhet.

Not 16. Pågående nyanläggningar (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Ingående balans, anskaffningsvärde	9 634	159
Årets anskaffningar	7 500	9 634 <sup>1</sup>
Färdigställda anläggningar	-5 134	-159
<b>Utgående balans, anskaffningsvärde</b>	<b>12 000</b>	<b>9 634</b>

VTI har kostnader för pågående anläggningar gällande en ny mätbil som kommer att färdigställas under 2025. Under året har uppdatering av simulatorutrustning färdigställts.

Not 17. Fordringar hos andra myndigheter (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Fordringar hos andra myndigheter	6 074	16 945

Utbetalning till Skatteverket på 6 miljoner kr gällande arbetsgivardeklaration betalades till Skattekontot i december 2023 istället för januari 2024. Under 2023 har investeringar gjorts i december vilket medfört att VTI hade en högre momsfordran. De statliga kundfordringarna var högre 2023.

<sup>1</sup> 2023 års siffra har korrigerats på grund av rättning av pågående anläggning under 2024.

Not 18. Periodavgränsningsposter (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Förutbetalda hyror utomstatliga	6 783	6 873
Förutbetalda hyror inomstatliga	0	0
Förutbetalda leverantörsfakturor utomstatliga	3 233	3 509
Förutbetalda leverantörsfakturor inomstatliga	70	57
<b>Summa förutbetalda kostnader</b>	<b>10 086</b>	<b>10 439</b>
Upplupna bidragsintäkter inomstatliga	13 598	12 885
Upplupna bidragsintäkter utomstatliga	12 199	7 401
<b>Summa upplupna bidragsintäkter</b>	<b>25 797</b>	<b>20 286</b>
Övriga upplupna intäkter inomstatliga	0	0
<b>Summa övriga upplupna intäkter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totalt</b>	<b>35 883</b>	<b>30 725</b>

Ökningen av de upplupna utomstatliga bidragsintäkterna beror främst på EU-projekt där medel ännu inte rekvirerats.

Not 19. Avräkning med statsverket, anslag i räntebärande flöde (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Ingående balans	2 047	0
Redovisat mot anslag	87 100	85 226
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-86 797	-83 179
Återbetalning av anslagsmedel	0	0
<b>Summa anslag i räntebärande flöde</b>	<b>2 350</b>	<b>2 047</b>

Tilldelning av anslag ap.1 enligt regleringsbrev 2024 är 86 797 tkr. Anslagskredit på 2 047 tkr har nyttjats 2023 och ytterligare 303 tkr under 2024, totalt nyttjande är 2 350 tkr av de beviljade 2 603 tkr.

Not 20. Behållning på räntekonto i Riksgäldskontoret (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Behållning på räntekonto i Riksgäldskontoret	100 141	111 571

Oförbrukade bidrag och förutbetalda intäkter har minskat med cirka 10 miljoner kr under 2024.

Not 21. Förändring av Myndighetskapital (tkr)	Balanserad kapitalförändring, avgiftsbelagd verksamhet	Balanserad kapitalförändring, bidragsverksamhet	Kapitalförändring enligt resultaträkningen	Summa
<b>Ingående balans 2024</b>	<b>16 372</b>	<b>9 102</b>	<b>-3 804</b>	<b>21 670</b>
Föregående års kapitalförändring	-1 597	-2 207	3 804	0
Årets kapitalförändring			-5 223	-5 223
Summa årets förändring	-1 597	-2 207	-1 419	-5 223
<b>Utgående balans 2024</b>	<b>14 775</b>	<b>6 895</b>	<b>-5 223</b>	<b>16 447</b>

Syftet med att kunna ha över- eller underskott i verksamheten är att kunna balansera variationer i den externfinansierade verksamheten.

## Finansiell redovisning

Not 22. Avsättningar (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Ingående pensionsavsättning	653	20
Årets pensionskostnad	952	653
Årets pensionsutbetalningar	-282	-20
<b>Utgående pensionsavsättning</b>	<b>1 322</b>	<b>653</b>
Ingående avsättning lokala omställningsmedel	2 752	2 785
Årets avsättning lokala omställningsmedel	313	367
Årets nyttjande lokala omställningsmedel	-952	-400
<b>Utgående avsättning lokala omställningsmedel</b>	<b>2 113</b>	<b>2 752</b>
<b>Utgående Avsättningar</b>	<b>3 435</b>	<b>3 405</b>

Ny pensionsavsättning har gjorts under året gällande delpensioner. Avsättning till lokala omställningsmedel används i samband med kunskapsöverföring när någon anställd avgår med pension eller slutar. Under 2024 har omställningsmedel använts till kostnader för avsättning av delpensioner. Myndigheten bedömer att 300 tkr kommer att användas 2025.

Not 23. Lån i Riksgäldskontoret (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Beviljad låneram	55 000	45 000
Ingående balans	40 107	27 749
Nyupptagna lån	13 031	18 542
Amorteringar	-7 285	-6 184
<b>Utgående balans</b>	<b>45 852</b>	<b>40 107</b>

Lånet i Riksgälden har ökat på grund av ökade investeringar i framför allt mätbil och uppgradering av simulatorutrustning. Låneramen har därmed höjts ytterligare under 2024 till 55 miljoner kr.

Not 24. Upplupna kostnader (tkr)	2024-12-31	2023-12-31
Övriga upplupna kostnader inomstatliga	448	0
<b>Summa upplupna kostnader inomstatliga</b>	<b>448</b>	<b>0</b>
Upplupna löner	2 240	1 928
Upplupna semesterlöner	9 402	8 824
Övriga upplupna kostnader utomstatliga	450	1 117
<b>Summa upplupna kostnader utomstatliga</b>	<b>12 092</b>	<b>11 870</b>
Upplupna kostnader sociala avgifter	6 763	6 070
<b>Summa upplupna kostnader</b>	<b>19 303</b>	<b>17 940</b>

Semesterlöneskulden inklusive sociala avgifter har ökat sedan 2023 beroende på ökad personalstyrka, löneuppräknning och högre sociala avgifter.

<b>Not 25. Oförbrukade bidrag (tkr)</b>	<b>2024-12-31</b>	<b>2023-12-31</b>
Oförbrukade bidrag inomstatliga	70 318	74 116
Oförbrukade bidrag utomstatliga	20 236	22 981
<b>Summa oförbrukade bidrag</b>	<b>90 554</b>	<b>97 097</b>
Oförbrukade bidrag från annan myndighet planeras att användas:		
Kvartal 1	21 425	15 421
Kvartal 2-4	43 152	46 271
År 2 och 3	5 741	12 424
Överstigande 3 år	0	0

År 2024 ingår 11 504 tkr från EU:s nionde ramprogram i oförbrukade bidrag, 2023 var motsvarande siffra 13 528 tkr. Medel till EU-projekten betalas ut enligt betalningsplan.

År 2024 ingår 11 228 tkr som tillhör Kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) i oförbrukade bidrag, 2023 var motsvarande siffra 12 624 tkr. Om dessa medel beslutar K2:s styrelse. K2:s fas 3 kommer att avslutas och slutreglering sker under kvartal 1 2025.

<b>Not 26. Förutbetalda intäkter (tkr)</b>	<b>2024-12-31</b>	<b>2023-12-31</b>
Förutbetalda intäkter - inomstatliga	5 428	7 668
Förutbetalda intäkter - utomstatliga	7 820	9 516
<b>Summa förutbetalda intäkter</b>	<b>13 248</b>	<b>17 183</b>



# 17. Sammanställning av väsentliga uppgifter

Väsentliga uppgifter (tkr)	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Låneram i Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad ram	55 000	45 000	28 000	28 000	35 000
Utnyttjad ram	45 852	40 107	27 749	21 974	14 804
<b>Kontokredit hos Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad ram	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Utnyttjad ram	0	0	0	0	0
<b>Ränteintäkter på räntekonto</b>	3 287	3 723	802	0	0
<b>Räntekostnader på räntekonto</b>	0	0	0	0	8
<b>Avgiftsintäkter</b>					
Budget	49 000	46 000	45 000	51 600	52 750
Utfall (disponeras av myndigheten)	55 384	46 219	48 366	37 182	42 725
Utfall (disponeras ej av myndigheten)	0	0	0	0	0
<b>Anslagskredit</b>					
ap.1 Statens väg- och Transportforskningsinstitut					
Beviljad	2 603	2 345	2 311	2 450	1 442
Utnyttjad	2 350	2 047	0	0	0
ap.2 Nationellt kunskapscentrum om cykel					
Beviljad	0 <sup>2</sup>	150	150	150	149
Utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Anslagssparande</b>					
ap.1 Statens väg- och transportforskningsinstitut	0	0	0	67	0
ap.2 Nationellt kunskapscentrum om cykel	0 <sup>2</sup>	0	0	0	0
<b>Antal årsarbetskrafter</b>	217	208	207	205	193
<b>Medelantalet anställda</b>	244	235	236	227	213
<b>Avgifts- och bidragsintäkt per årsarbetskraft</b>	1 021	964	968	883	996
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	1 421	1 376	1 353	1 259	1 253
<b>Årets kapitalförändring</b>	-5 223	-3 804	-2 222	4 252	604
<b>Balanserad kapitalförändring</b>	21 670	25 474	27 696	23 444	22 841

<sup>2</sup> Erhåller endast ap.1 2024.



# Årsredovisningens undertecknande

Styrelsen har vid sammanträde den 13 februari 2025 beslutat att godkänna årsredovisningen för VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, vad avser budgetåret 2024.

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Den 13 februari 2025

---

Tomas Svensson

---

Caroline Ottosson

---

Anders Ydstedt

---

Maria Khorsand

---

Lars Westin

---

Mats Wiberg

---

Linda Olofsson





**V**TI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vår huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Vi arbetar för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt ska förbättras och är på så sätt med och bidrar till att uppnå Sveriges transportpolitiska mål.

Verksamheten omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Kunskapen från institutet ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och får i många fall direkta tillämpningar i såväl nationell som internationell transportpolitik.

VTI är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Vi är omkring 250 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

**vti**

Statens väg- och transportforskningsinstitut • [www.vti.se](http://www.vti.se) • [vti@vti.se](mailto:vti@vti.se) • +46 (0)13-20 40 00

---